EUROMASTER'DAN HERKESE 2018 YENİLİK TAKVİMİ

QUATTRORUOTE TÜRKİYE

OCAK 2018 10 TL SAYI: 37

2018 SUV YILI OLACAK

LANSMAN
YENİ DACIA DUSTER

PEUGEOT SUV AİLESİ REKABETE HAZIR

ISSN 2147085-5

SÜRÜŞ İZLENİMİ AUDI RS5

SÜRÜŞ İZLENİMİ
VOLKSWAGEN ARTEON R-LINE
FIAT EGEA 1.6 MULTIJET2 AT6
PEUGEOT EXPERT TRAVELLER
FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST
KIA NIRO HYBRID
MERCEDES-BENZ E300 COUPE
KIA SPORTAGE GT-LINE
SEAT ARONA

SÜRÜŞ İZLENİMİ MERCEDES E300 CABRIO

Operasyonel Kiralamada **Sıradaki Adım**

Dünyanın lider filo kiralama şirketlerinden LeasePlan olarak, sizlere mobilitenin geleceğini, "**Sıradaki Adım**"ı gururla takdim ediyoruz.

Operasyonel kiralama hizmetlerinde 50 yılı aşkın tecrübeye sahibiz. 30'dan fazla ülkede faaliyet gösteriyor ve sizlere sürdürülebilir kiralama çözümleri sunuyoruz.

Daima yenilikçi, hızlı ve güvenli kiralama hizmetlerinde "**Sıradaki Adım**" için LeasePlan'ı takip edin.

What's next?

LeasePlan

leaseplan.com.tr

İÇİNDEKİLER

58 KARŞILAŞTIRMA
308 SW VS ASTRA ST

HABERLER

POLO GTI R5 372 BEYGİR GÜCE KAVUŞTU 4
SUBARU'NUN EN BÜYÜK SUV'U ASCENT 6
LAMBORGHINI URUS İLE SUV SEGMENTİNDE 8
EUROMASTER ARAÇ BAKIMI 10
MERCEDES'İN X-CLASS TÜRKİYE'YE GİRİŞ YAPT 12
YENİ ASTON MARTIN VANTAGE BOYUT ATLADI 14
2018 YILINDA ÇIKACAK SUV MODELLERİ 18

DOSYA

MICHELIN KIŞ LASTİKLERİ 20
BU GÜNÜN VE YARININ OTOMOBİLLERİ 30

ANALİZ

İLKİM SANCAKTAROĞLU 24
SERKAN ŞAHİN 26

LANSMAN

"ŞAMPİYONLARIN FABRİKASI" KAPILARINI AÇTI 28
YENİ DACIA DUSTER 2018'E HAZIR 31

SÜRÜŞ İZLENİMİ

PEUGEOT EXPERT TRAVELLER 40
VOLKSWAGEN ARTEON R-LINE 36
FIAT EGEA 1.6 MULTIJET2 AT6 38
FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 40
KIA NIRO HYBRID 42
KIA SPORTAGE GT-LINE 46
SEAT ARONA 48
MERCEDES-BENZ E SERİSİ CABRIO 60

54 C4 CACTUS

64 BMW DÜNYASINA GİRİŞ ANAHTARI

66 OPEL CORSA OPC CUP 'TA KAZANAN ÜMİT ÜLKÜ

QUATTRORUOTE'YE KARDEŞ GELDİ:

Q SUV

Önce şunun altını çizmek istiyorum; Quattroruote Türkiye ailesinin yeni ve iddialı 3 aylık dergisi Q SUV'u sizlere sunmanın gururu içindeyim... Tabii bir de İtalya'nın ve Avrupa'nın en büyük ve köklü otomobil dergisi olan Quattroruote'nin Türkiye temsilcisi olmanın da haklı gururunu yaşıyoruz...

Şimdi gelelim Quattrorute Türkiye'nin Q kardeşlerine!

6 yıldır Türkiye'de yayınlanan Quattroruote Türkiye'nin yeni ürünü: QSUV... 3 aylık periyotlarla bu tür yayınlarla karşınızda olacağız. Şu sıralarda Avrupa ve Türkiye'de yükselen trend olan SUV pazarına öncelik tanıdık. QSUV tam bir SUV Alma Rehberi. Beğeneceğinizi umuyoruz. Önümüdeki periyodlarda Q Özel Sayı serisi diğer farklı sınıflardaki özel sayılarıyla devam edecek.

Q SUV Özel Sayıyı hazırlarken de gördük ki, bu alanda büyük bir rekaber var. Hemen hemen her markanın SUV ve Crossover modeli büyük bir rekabetin içinde.

Bu anlamda tüketici açısından da seçim zor. İşte şu an elinizde tuttuğunuz Q SUV tam bir satın alma rehberi içeriğinde... Bütün yıl elinizin altında tutabileceğiniz güncelliğe ve önemli bilgilere sahip...

2018 yılının hepimize sağlık mutluluk ve huzur getirmesi dileğiye... Mutlu yıllar...

Ahmet ÇELİK

QUATTRORUOTE

İmtiyaz Sahibi ve Yayın Direktörü:
Ahmet Çelik
(sorumlu)

Yazı İşleri
Alev Öner

Görsel Yönetmen
Murat Hazar

Test Editörü
Buğra Özkan

Çeviri
Kerim Şamlıoğlu

Katkıda Bulunanlar
Birkan Demir Çalışkan,
İlkim Sancaktaroğlu,
Serkan Şahin, Ali Dinç,

Yönetim Yeri: Kuşdili Cad.
Efes Çarşısı No: 12 D: 188
Altıyol / Kadıköy / İSTANBUL

Basıldığı Yer: MATSAŞ
Matsaş Matbaacılık ve Ambalaj San. Tic. A.Ş.
Atalar Mah. Kartopu Sok. No:3/A
Kartal/İstanbul Tel: 0216 306 26 26
Kasım 2017 Sertifika No: 33872

ISSN 2147085-5
Dağıtım: DÜNYA SÜPER DAĞITIM TİC. SAN. A.Ş.

Yayın Türü: Süreli - Aylık
Yazı ve fotoğrafların tüm hakları QUATTRORUOTE Dergisine aittir. İzinsiz hiçbir şekilde yazı ve fotoğraflardan alıntı yapılamaz. Yayınlanan ilanların sorumluğu ilan sahiplerine aittir. QUATTRORUOTE SPECIAL TÜRKİYE basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.

Exclusively Published and distributed by Ahmet Çelik under permission of Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (Milano, Italy), owner of Quattroruote© registered trademark

Quattroruote©, Ahmet Çelik tarafından Domus S.p.A. Rozzano (Milano, Italy) Yayın Evinin izini ile yayınlanıp dağıtılmaktadır.

POLO GTI R5 372 BEYGİR GÜCE KAVUŞTU

Geçtiğimiz ay yayınlanan bir teaser ardından Volkswagen Motorsport, yeni yarış aracı üzerindeki perdeyi kaldırdı.

Alman markanın yeni Polo GTI modeli üzerine geliştirilen R5'in ağırlığı sadece 1.320 kg. Bu sayede küçük bir roket haline gelmeye yakın olan otomobil, 2015 yılında bu yana Fabia R5'i sunan Skoda ile ortaklaşa geliştirilmiş.

Seri üretim Polo GTI'da olduğu gibi yarış aracı da turbo beslemeye sahip, direkt enjeksiyonlu, dört silindirli motorla donatılmış. Benzerliklerse burada bitiyor. Seri üretimde 2 litre hacimli olan motor 200 beygir güç, 320 Nm tork üretebilirken yarış aracında kullanılan 1.6 litre hacimli ünite daha güçlü olmayı başarıyor. Bu makine 272 beygir güç, 400 Nm tork üretebiliyor. Standart Polo GTI önden çekişli bir otomobilken R5 dört tekerlekten çekişli.

Farklılıklar şanzımanlara bakıldığında da görülebiliyor. Standart modelde şimdilik sadece 6 ileri vitesli, çift kavramalı, yarı otomatik şanzıman görev yaparken 2018 yılında 6 ileri vitesli manuel şanzımanın da eklenmesi bekleniyor. R5'teyse 5 ileri vitesli, sıralı şanzıman görev yapıyor. Daha yüksek güç ve dört tekerlekten çekiş sistemi sayesinde Polo GTI R5'in kardeşinden daha hızlı olması sürpriz değil. 0'dan 100 km/s sürate 4.1 saniyede ulaşabilen aracın bu verisi, kardeşinde sunulandan 2.6 saniye daha iyi.

Volkswagen, yeni yarış aracının önümüzdeki yaz homologe edileceğini ve müşteri teslimatlarının 2018 yılının ikinci yarısında başlayacağını belirtiyor. Bu arada yeni Polo GTI'ın Almanya pazarında satışa sunulduğunu hatırlatalım. 23.875 Euro (Yaklaşık 110.000 TL) seviyesinden başlayan fiyatlara satılan modelin manuel şanzımanla donatılacak seçeneklerinin daha ucuz olacağını da hatırlatalım. Bunu kutlamak isteyen Volkswagen, aracın yeni fotoğraflarını bizlerle paylaştı. Bu görsellere aşağıdan ulaşabilirsiniz.

Yapı Kredi Mobil Ford **SYNC®3** Applink™'te!

DÜNYADA İLK

Türkçe Sesli Komutla
Mobil Bankacılık

Koç

Go Further Ford

Ford SYNC® 3 Applink'e entegre olan Yapı Kredi Mobil, iOS işletim sistemine sahip mobil cihazlar ile çalışmaktadır. (Android işletim sistemi entegrasyonunun ilerleyen süreçte devreye alınması planlanmaktadır.) Dünyada bir ilk olarak Türkçe sesli komutlar ile piyasa bilgilerine anlık erişim (Döviz kurları, İMKB borsa verileri) yanında Yapı Kredi Müşteri İletişim Merkezi'ne direkt sesli erişim sağlanmasına imkan tanımaktadır.

KARŞINIZDA SUBARU'NUN EN BÜYÜK SUV'U ASCENT

Subaru, yepyeni direkt enjeksiyonlu ve turbo beslemeli 260 HP'lik benzinli bir motora sahip, 3 sıra oturma kapasitesi sunabilen, markanın en büyük SUV modeli, Subaru Ascent'i 2017 Los Angeles Otomobil Fuarı'nda tanıttı.

Subaru, Los Angeles Otomobil Fuarı'nda, 7 ya da 8 kişilik oturma kapasitesi ve dev boyutlarıyla "En Büyük Subaru" unvanını kazanan yeni SUV'unu tanıttı. Subaru Ascent adındaki yeni modelde yeni geliştirilen turbo beslemeli, direkt enjeksiyonlu 2.4 litrelik bir Boxer Motor 260 HP güç üretiyor. 3 sıra oturma kapasitesiyle ailelerin tercihi olması beklenen Subaru Ascent, görüntüsüyle heybetli ve yetenekleriyle benzersiz olmayı hedefliyor.

Ascent, Subaru'nun yeni Subaru Global Platformu üzerinden yükseliyor. Subaru'nun ABD Indiana'daki fabrikasında üretilen Ascent, 2018 yılından itibaren sadece Kuzey Amerika pazarında satışa sunulacak.

Subaru'nun "Dinamik ve Dayanıklı" tasarım felsefesine göre şekillendirilen Ascent, geniş çamurlukları ve heybetli radyatör ızgarasıyla markanın simetrik sürekli dört çeker felsefesini vurguluyor. Subaru'nun sürekli simetrik dört çeker sisteminin standart olarak sunulduğu araçta, X-Mode ve Yokuş İniş Desteği de mevcut. Yüksek torka dayanıklı, direksiyon arkasındaki kulakçıklardan manuel olarak da kontrol edilebilen Lineartronic otomatik şanzımanın kullanıldığı Subaru Ascent, EyeSight Önleyici Güvenlik Sistemi'nin de standart olarak sunulmasıyla segmentinde benzersiz bir koruma sağlıyor.

Önde 2, ortada 2 ve arkada 3 kişilik oturma kapasitesi haricinde, orta sıraya eklenen üçüncü koltuk opsiyonu sayesinde 8 kişilik bile olabilen Ascent, Subaru'nun en fazla yolcu taşıyan aracı konumuna geldi. İkinci sıra iki bağımsız koltuk sunan ilk Subaru modeli unvanı da Ascent'in oldu. En arka sıraya rahat geçiş için arka kapıları geniş bir açıda açılan Ascent'in yan basamakları da kolaylık sağlayacak şekilde yerleştirildi. 2890 mm'lik dingil mesafesiyle tüm yolcuları için geniş alan sunan Ascent, 220 mm'lik yerden yüksekliğiyle de her türlü arazi şartının üstesinden gelebiliyor. Subaru Ascent 4998 mm uzunluğunda, 1930 mm genişliğinde ve 1819 mm yüksekliğinde.

Yeni NISSAN QASHQAI

LİDER DURUŞU.

TÜRKİYE'NİN EN ÇOK SATAN SUV MODELİ*

Yeni Nissan Qashqai kendi yarattığı sınıfın her zaman lideri!

*Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) toplam satış rakamları dikkate alınmıştır.
Görülen model üzerindeki aksesuar ve donanımlar Türkiye paketinde farklılık gösterebilir. Qashqai'nin ortalama CO_2 emisyon değeri 99-129 gr/km ve ortalama yakıt tüketimi 3,8-5,6 lt/100 km olup versiyonlarına göre değişmektedir. Yakıt tüketimleri 715/2007/EC'ye göre belirlenmiştir. Nissan Otomotiv A.Ş. aracın şekil ve donanımında değişiklik yapma hakkını saklı tutar. Detaylı bilgi için: www.nissan.com.tr

/NissanTurkiye

www.nissan.com.tr | NISSAN **GÜLÜMSEME HATTI** 0216 651 84 20

LAMBORGHINI URUS İLE SUV SEGMENTİNDE

Lamborghini Urus, 650 beygirlik güçlü motoru ve 200 bin dolarlık başlangıç fiyatı ile satışa çıktığı günden itibaren adından fazlası ile söz ettirecek.

Otomobil endüstrisinin ilgisi son dönemde SUV'lara ve kamyonetlere kaymış durumda. Hal böyle olunca da büyük şirketlerin bu alandan uzak kalması pek mümkün olmuyor. İşte karşınızda Lamborghini'nin yüksek performanslı ve bir o kadar da yüksek fiyatlı SUV modeli Urus 2019.Urus, efsanevi spor otomobil üreticisinin SUV pazarına giriş kapısı konumunda. Genel tasarımını şirketin pahalı ve sevilen otomobilleri Gallardo ve Aventador'dan alan Urus, 4 kapılı tasarımı ve arka koltukları nedeni ile tasarımı biraz daha geliştirmiş gibi görünüyor. Urus, 2. seviye bir sürüş destek asistanına sahip. Muhtemelen düşük ve orta seviye hızlarda direksiyon ve fren kontrollerini devralacak asistanın aracı kesinlikle otonom hale getirdiği söylenemez. Yine de Lamborghini'nin en iyi 'otomatik' sürüş yeteneklerine sahip. Lamborghini'nin ilk SUV'u 650 beygir gücünde çift turbo şarjlı 4.0 litrelik bir V8 motora sahip. 0'dan 100'e 3.6 saniyede çıkabilen araç, saatte 305 kilometre maksimum hıza sahip. Urus, her ne kadar bir SUV olsa da sürüş modları sayesinde bir spor arabadan farksız. Lamborghini Urus 2019 önümüzdeki ilkbaharda satışa sunulacak. Aracın Birleşik Devletler fiyatlarının 200 bin dolar (800 bin TL) olması bekleniyor. Aracın spesifikasyonlarına göre fiyatlar daha da artış gösterebilir. Fiyatına rağmen Urus'un iyi bir SUV olduğunu söylenebilir.

YENİ PEUGEOT
SUV AİLESİ
HİÇBİR SUV ONLAR KADAR İLERİ GİTMEDİ

SUV PEUGEOT 2008

SUV PEUGEOT 3008

SUV PEUGEOT 5008

International engine of the year 2015-2016-2017

PEUGEOT i-COCKPIT®

- ÖDÜLLÜ PURETECH BENZİNLİ MOTOR
- GRIP CONTROL TEKNOLOJİSİ
- PEUGEOT i-COCKPIT®
- AKTİF SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMLERİ

PEUGEOT

Yeni Peugeot SUV Ailesi, teknolojisi, tasarımı, sınır tanımayan sürüş keyfi ile Peugeot Yetkili Satıcıları'nda. Gelin, bu ayrıcalıklı aileyi test edin, üstün özelliklerini keşfedin.

Yeni SUV Peugeot 2008 1.2 L PureTech 110 hp S&S EAT6 karma yakıt tüketimi 4.8 L/100km, ortalama CO_2 emisyon değeri 110 g/km'dir. Yeni SUV Peugeot 3008 1.6 BlueHDi 120 S&S EAT6 karma yakıt tüketimi 4.2 L/100km, ortalama CO_2 emisyon değeri 108g/km'dir. Yeni SUV Peugeot 5008 1.6 BlueHDi 120 hp EAT6 şehir dışı karma yakıt tüketimi 4.0 L/ 4.2*/ 100km, ortalama CO_2 emisyon değeri 112g/ 118g*/km'dir. *18" Jantlar, Grip Control ve M+S (Çamur ve Kar) tipi lastiklerle. İlanda kullanılan görseller, Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: TOTAL PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44 instagram.com/peugeotturkiye twitter.com/PeugeotTurkiye facebook.com/peugeotturkiye

EUROMASTER!

ARAÇ BAKIMINDA FARK YARATIYOR

Michelin Grubu çatısı altında profesyonel lastik ve araç bakım hizmeti veren **Euromaster**, kullanıcılara sunduğu tek noktadan ayrıcalıklı hizmet ve avantajlı fiyatlarla kısa sürede sektörde fark yaratmayı başardı.

Başarılı bir 2017 yılını geride bıraktıklarını belirten Euromaster Pazarlama Müdürü Zeynep Durusu, "İki yılda 30 yeni franchise ile Türkiye genelinde yaygınlaşmayı sürdürüyoruz. Hedefimiz 192'ye ulaşan servis noktası adedini orta vadede 250'ye çıkarmak. Diğer yandan yeni konseptimiz olan ve kullanıcıların kolaylıkla ulaşılabileceği lokasyonlarda yer alan Euromaster City'i 2020 yılına kadar 50 noktada daha açmayı hedefliyoruz" diye konuştu.

Euromaster Pazarlama Müdürü Zeynep Durusu

Lastik ve araç bakım konusunda Avrupa'da lider firmalar arasında yer alan Euromaster'ın Türkiye'deki faaliyetleri hakkında bilgiler verir misiniz?

Yüzde 100 Michelin iştiraki olan Euromaster, Türkiye'deki lastik ve araç bakım ağı faaliyetlerine 2012 yılı Eylül ayında başladı. Bugün ise franchise konseptiyle Türkiye'nin 52 ilinde 192 servis noktasında hizmet veriyoruz. Servis noktalarımızda bizimle birlikte olan güçlü tedarikçilerimizle çalışıyoruz. Tabii ki Michelin ana lastik tedarikçimiz konumunda, araç bakımı tarafında ise motor yağında Exxon Mobil, yedek parçada Bosch ile çalışmaktayız. Söz konusu tedarikçilerimizle yaptığımız satın alma anlaşmalarıyla franchiselarımıza daha iyi koşullarda hizmet ve ürün alabilme imkanı sunuyoruz. Tek çatı altında lastik ve araç bakım servisi konsepti Türkiye'de oldukça yeni bir konsept ve biz de bu konuda ilklerden biriyiz.

"Ücretsiz check-up yapıyoruz"

Servis noktalarında verdiğiniz hizmetlerden bahseder misiniz?

Euromaster servis noktalarında lastik satışının yanı sıra, orijinal ekipman onaylı ürünlerle profesyonel araç bakım çözümleri de sunuyoruz. Aslına bakılırsa hem ürün hem de hizmet satıyoruz diyebiliriz. Servis noktalarımızda otomobil üreticilerinin tavsiyeleri doğrultusunda orijinal ekipman onaylı kaliteli ürün ve profesyonel hizmet sunmak bizim için hayati önem taşıyor. Daima müşteriyi odaklı yaklaşım anlayışıyla uygun fiyata, kaliteli, profesyonel hizmet sunuyoruz. Öte yandan servis noktalarımızda otomobil üreticilerinin tavsiyeleri doğrultusunda orijinal ekipman onaylı ürünler kullanılıyor ve araç bakımı eğitimli personel tarafından yapılıyor. Servis noktalarımıza gelen müşterilerimize ücretsiz sunduğumuz ve "11 nokta kontrolü" adını verdiğimiz araç check-up'ı sayesinde araçlarında bir sorun tespit edersek, kendilerine bilgi verebiliyoruz ve sadece müşterilerimizin onayı olursa bu sorunları gideriyoruz.

* ISO 3832'ye göre, arka koltuklar yatırılmış olarak, tavana kadar tamamen dolu hacimdir.
Araçta görülen donanım ve ekipmanlar Türkiye paketlerinde farklılık gösterebilir veya opsiyonel olarak sunulabilir.
Grandland X'in ortalama yakıt tüketimi 4,3 ile 5,5 lt/100 km arasında, CO_2 emisyon değerleri 2008/692/EC direktifine göre, 111/127 g/km arasındadır.

MERCEDES'İN X-CLASS TÜRKİYE'YE GİRİŞ YAPTI

2017 Temmuz ayında Cape Town'da dünya lansmanı gerçekleştirilen Mercedes-Benz X-Class, Aralık'ın ayında Türkiye pazarına giriş yaptı.

Büyük bir ilgiyle beklenen araç, merkezinde etkileyici Mercedes-Benz yıldızı bulunan çift çıtalı heybetli ön ızgarası, aracın güçlü duruşunu destekleyen uzun motor kaputu ve LED teknolojisi seçeneğine sahip çarpıcı far tasarımıyla oldukça baskın bir görünüme sahip. Pick-up dünyasının yıldızı olmaya hazırlanan "Mercedes-Benz X-Class", dört ve altı silindirli motor seçenekleriyle kullanıcılarına daha önce hiç deneyimlemedikleri bir sürüş keyfi sunuyor. Mercedes-Benz, X-Class'ı X 220 d (163 BG/120kW) ve X 250 d (190 BG/140 kW) olmak üzere iki farklı motor natifi ile sunarken, 2018 yılı ortasında ürün gamına V6 dizel (258 BG/190 kW) motor seçeneğini de ekleyecek. Mercedes-Benz X-Class, konfor odaklı süspansiyon geometrisi ve hava kanallı ön ve arka diskleri sayesinde off-road dışında kullanıcısına mükemmel asfalt sürüş performansını da sunan ilk pick-up araç olarak öne çıkıyor. Aynı zamanda X-Class, on iki tuşlu multifonksiyonel direksiyon simidinin ayarlanabilir özelliği sayesinde ergonomik vücut duruşunu iyileştiriyor ve rahat bir pozisyonda şürüş keyfini mümkün hale getiriyor. Mercedes-Benz X-Class, tüm zeminler için dört tekerlekli çekiş sistemi sunuyor. Araç, Low Mod (Düşük hızda 4x4) ve 4MATIC kilitli aks diferansiyeli ile her türlü yol ve zemin koşulunun üstesinden gelebiliyor.

PURE donanım seviyesinde boyasız olan ön tampon, PROGRESSIVE seviyesinde gövde renginde boyanırken, ürün gamının tepe noktasını oluşturan POWER donanım seviyesinde ise krom eklentiler ile sunuluyor. Her donanım seviyesi dokuz farklı gövde rengi ve donanım seviyesine bağlı olarak farklılık gösteren 17, 18, 19 inç ebatlarında farklı jant natifleriyle kombine edilebiliyor. Mercedes-Benz X-Class, zengin konfor ve güvenlik donanımıyla dikkatleri üzerine çekiyor. Kaza anında çarpışmanın etkisini azaltan ön ve arka burulma noktalarıyla oluşan aracın sağlam gövdesi yüksek güvenlik seviyesi için temel oluştururken, yedi adet hava yastığı ve iki adet çocuk koltuğu bağlantı noktası da pasif güvenliği destekliyor. Aktif güvenlik ise "Aktif Fren Asistanı" ve "Şerit Takip Asistanı" gibi elektronik sistemlerle sağlanıyor. Elektronik Stabilite Programı, Hız Sabitleme Sistemi, ön ve arkada disk frenler standart olarak sunulurken, isteğe bağlı olarak altı adet LED kümesi ile sınıfının en yüksek aydınlatma seviyesini sunan LED farlar ve 360 derece geri görüş kamerası da sipariş edilebiliyor. Mercedes-Benz X-Class, 135.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor.

TOYOTA

İYİNİN DE İYİSİ

TOYOTA HYBRID

En geniş hibrit model seçeneğine sahip Toyota, 10 milyondan fazla hibrit satışıyla dünyanın geleceğini değiştirdi.

Şimdi sıra Türkiye'de!

QR KODU OKUTUN,
HİBRİT TEKNOLOJİSİNİ
YAKINDAN TANIYIN.

Yukarıdaki modellerin CO_2 salımı 82-118 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 3,6-5.1 lt/100 km değerleri arasındadır.

toyotahibrit.com

toyota.com.tr

YENİ ASTON MARTIN VANTAGE BOYUT ATLADI

13 yıllık zamanın ardından en ciddi değişimini elde eden 2018 Aston Martin Vantage, teknik altyapısında önemli bir ilki de beraberinde getiriyor.

Bir İngiliz atasözü bizlere mutlak gücün bir gün mutlaka yozlaşacağını söyler. İngiliz otomobilleri içerisinde bulutların üzerinde seyreden modeller içerisindeyse bu sözün farklı bir boyutuna şahit olmaya devam ediyoruz: Mutlak güç mutlaka evrilir! Bizlere bunun keyifli örneklerini sunmaktan kendini hiç geri koymayan Aston Martin, yeni Vantage ile birlikte bizim perspektifimizle en iddialı tasarımını karşımıza çıkarttı. Aston Martin tarihine Henrik Fiskerimzasıyla 2005 yılında katılan Vantage, 2018 model yılıyla birlikte bizleri bambaşka çizgilerle karşılıyor. Motor bölümünde daha önceki modellerde de gördüğümüz gibi Mercedes-AMG imzalı bir üniteyi bandıran yeni jenerasyon artık centilmenlerin yerine haylazların otomobili rolüne geçmeyi hak etmiş gibi. Üzgünüz Henrik, bıraktığın miras artık çok farklı bir boyutta!

Sport coupe formunda olan Vantage'in bir Aston Martin olmasından ötürü merak ettiğiniz ilk nokta performansı olabilir. Lakin markanın tasarımcıları ortaya öylesine farklı bir karakter koymuş ki ancak tüm tasarımsal parçaları inceledikten sonra aklınıza motordaki teknik detaylar gelebiliyor. Tamamen yenilenen alüminyum şasi üzerine geliştirilen Vantage'ın buna paralel olarak burulma direnci de önemli oranda iyileştirilmiş. Bu da yenilenen çekiş kontrol sistemleriyle birlikte çok daha iyi bir viraj kabiliyeti demek.

Yeni Vantage'ın birazdan sizlerle paylaşacağımız performans değerlerini çok daha anlamlı hale getiren detayı ilk adımda belirtmemiz gerekiyor. Tamamen yenilenen şasinin de büyük etkisiyle birlikte bu jenerasyonun yerini aldığından 136 kilogram daha hafif olduğunu görüyoruz. Bu pozitif değişim bizi beygir gücü kısmında da karşılıyor. 4.0 litrelik biturbo destekli makine 510 beygir güç ve 685 Nm tork üretiyor ki bu da V8 Vantage GT'nin 80 beygir ilerisinde bir değer. Tüm bu güç değerleri ve yenilenen sekiz ileri ZF şanzıman bir araya geldiğinde 2018

Vantage, 0'dan 100'e hızlanmasını yaklaşık 3,6 saniyede tamamlarken maksimum 315 km/s hıza erişebiliyor. Tüm bu değerlerin en büyük rakibi olan Porsche 911'in önüne geçmesine fazlasıyla yettiğini de söyleyebiliriz. 149.995 dolarlık başlangıç fiyatıyla satışa sunulacak olan 2018 Aston Martin Vantage'ın on iki silindirlik versiyonuyla ilgiliyse henüz net bir bilgi bulunmamakta.

BMW i8 ÜSTÜNÜ AÇTI

Los Angeles Otomobil Fuarı kapsamında ilk kez tanıtılan 2019 BMW i8 Roadster, sürüş deneyimi olarak yepyeni bir sınıfa dahil oldu.

BMW, Coupe'nin de üzerinde güncellemeler yapmayı ihmal etmemiş. Tasarım açısından her yönüyle bizi etkilemeyi başaran 2019 i8 ailesinin teknik değerlerindeki gelişim içinse aynı şeyler söylemek biraz zor. Ne kadar ileride? Roadster'ın genel detaylarına geçmeden önce BMW'nin "yeni" modeller için karşımıza çıkardığı teknik detaylara bakalım. Aracın kaputunu açtığımızda turbo beslemeye sahip 1.5 litrelik üç silindirli benzinli motorda neredeyse herhangi bir değişimin yapılmadığına şahit oluyoruz. 3 birimlik artışla artık 231 beygir güç ve 320 Nm tork üreten bu motoru, 12 birimlik artışla 143 beygire yükselen elektrik motoru tamamlıyor. Tüm bu artışlar göz önüne alındığında toplamda 374 beygir güce sahip olan modellerin 0-100 değeri, Coupe'de 4,2 saniye iken Roadster'da 4,4 saniye olarak tabloya yansıyor. Maksimum 250 km/s hıza ulaşabilen modellerin saf elektrik modundaysa menzil değeriyse halen kayda değer noktalarda değil. Elektronik olarak kontrol edilebilen bir tavanla gelen i8 Roadster'da, tavanı açıp kapatma işlemi 15 saniyede tamamlanabiliyor. Bu sınıfta yer alan diğer modellerde olduğu gibi seyir sırasında da belli limitlere kadar tavanı açıp kapatmak mümkün. BMW 50 km/s hıza kadar tavan üzerinde işlem yapmanıza imkan veriyor. Toplamda 1.593 kilogramlık ağırlığa sahip olan Roadster'ın tavan etkisiyle Coupe'den 60 kilogram daha ağır olduğunu da belirtmeden geçmeyelim. Fiyatları henüz açıklanmayan 2019 BMW i8 ailesinin önümüzdeki yaz döneminden itibaren sunulması bekleniyor.

YENİ MERCEDES-BENZ CLS YENİ YÜZÜNÜ GÖSTERDİ

Amerika'da tanıtımı gerçekleştirilen 2019 Mercedes-Benz CLS'nin altı silindirli motor seçeneklerinde hibrit sistem desteği gözlerden kaçmadı.

Los Angeles Otomobil Fuarıkapsamında düzenlenen tanıtım etkinliğiyle tüm kartlarını oyuna süren model ailenin büyüklerinden aldığı donanımlarını tamamen yenilenen motor seçenekleriyle bir araya getiriyor. Tüm versiyonlarda sıralı altı silindirlimakinelerin kullanıldığı CLS'nin sürüş dinamikleri de E ve S-Serisi gibi modellerde karşımıza çıkartılan parçalarla oluştulması da konfor anlamında çok daha ileri seviyeye gelindiğinin önemli bir kanıtı. 2003 yılında başlayan macerasını artık üçüncü jenerasyonuyla devam ettirecek olan CLS, hiç olmadığı kadar yakışıklı Dizel ve benzinli motor seçenekleriyle satın alınabilecek olan yeni jenerasyon CLS'de 350d, 400d ve 450 olmak üzere üç farklı versiyon sunuluyor. Tamamında 3.0 litre hacme sahip sıralı altı silindir makinenin kullanıldığı versiyon yer alıyor. Paylaşılan bu değer ve versiyonlar arasında altı çizmemiz gereken bir nokta var. Mercedes, ailenin en güçlü versiyonu olan CLS 400'de EQ Boost adını verdiğini 48V'luk ufak çaplı hibrit sisteme yer veriyor. 22 beygirlik güç farkı yaratan elektrik motorlu bu sistem hızlanma ve ayağın gazdan çekildiği durumlarda çok daha verimli bir sürüş deneyimi elde edilmesine olanak sağlıyor Güvenlik konusunda da yüksek standartlarda gezen CLS'de, çarpışma algılama durumunda araç içerisindeki gürültüden oluşabilecek hasarı engelleyen Pre-Safe Sound ve yan bölgeden gelecek muhtemel çarpmalara koltuk üzerinden tepki veren Pre-Safe Impulse opsiyonel donanımlar arasında sunuluyor. Edition 1 adıyla Nappa deri döşemeden 20 inç janta kadar AMG paketi barındıran özel bir versiyonu da sunulacak olan 2019 Mercedes-Benz CLS'nin ilk teslimatları önümüzdeki bahar ayından itibaren başlayacak.

MAZDA6'YA HAFİF MAKYAJ

Mazda'nın şık sedan modeli Mazda6, MAKYAJLI olarak yenilendi.

Dış tasarımda ve iç tasarımda ufak kozmetik değişiklikler yaşayan model, daha güçlü bir motor ile yollara tekerlek basacak.
Kodo tasarım dilinde makyajlanan model, selefine göre daha şık bir ızgaraya sahip. Ayrıca led farlar ve sis farlarında biraz daha agresif bir tasarım kullanılmış. Jant seçeneklerinde artık 17 inç standart. 19 inçe kadar da seçenekler bulunuyor. Gelelim iç mekana.Selefinde gördüğümüz üç kollu direksiyon, yeni modelde de bulunuyor.Ancak kabin daha keskin çizgiler, elden geçirilen kapı panalleri, Nappa deri döşemeler ve kullanılan malzeme kalitesi fark yaratıyor. En önemli değişim ise kapuyun altında. Yeni Mazda6, 2.5 LİTRELİK MOTOR İLE ARTIK 250 BEYGİR GÜCÜNDE VE 420 NM TORK üretebiliyor. Bakalım yeni motor Türkiye'de de satışa sunulacak mı yoksa düşük hacimli bir motor ile mi gelecek. Fiyatları da açıklanmayan modelin Türkiye etiketi biraz yüksek olabilir.

Peugeot 2008

2013 yılında kompakt SUV pazarına güçlü bir giriş yapan, seçkin ve dinamik karakteri tüketiciler tarafından da takdir edilen Peugeot 2008, Peugeot Markasının son dönemde önemli bir başarı göstergelerinden birisi. Peugeot 2008 başarılı performansını daha ileriye taşımak üzere SUV tasarımını güçlendirerek daha iddialı ve daha çekici bir görünüme sahip. Çamurluk korumaları, dik konumlandırılmış yeni ızgarası ve kapı çıtaları, sağlamlığını vurguluyor. Ultimate Kırmızı gövde rengi ise yeni 2008'in gücünü ve enerjisini simgeliyor. Yeni Peugeot 2008 dikkat çekici, benzersiz bir kontrol hissi sunuyor. Peugeot'ya özgü "Peugeot i-Cocpit" ise, 2008'in sezgisel, keskin, esnek ve güvenli sürüş karakterini vurguluyor. Grip Control adaptif çekiş kontrol sistemi, Yeni Peugeot 2008'de; Mirror Link sistemi üzerinde geliştirilen Mirror Screen ve Apple Carplay, geri görüş kamerası, Aktif Şehiriçi Güvenlik Sistemi ve Otomatik Park Sistemi gibi sınıfında nadir bulunan ekipmanlar da sunuluyor. Peugeot'nun ödüllü motoru 1.2L PureTech, 110hp versiyonu ile yeni 2008'de EAT6 tam otomatik şanzımanla birleşerek üstün bir sürüş keyfi vaad ediyor. Peugeot 2008, 1.2 Puretech 110Hp EAT6 Tam Otomatik, 1.6 e-HDi MT ve ETG6 olmak üzere üç farklı motor, şanzıman seçeneği ile 107.600 TL'lik başlangıç fiyatına sahip.

PEUGEOT 3008

Peugeot 3008, büyüyen SUV segmentinde gelişmiş teknolojisi, dikkat çeken tasarımı ve ekonomiyle performansı aynı potada eriten motorları ile büyük beğeni topluyor.2017 Avrupa'da Yılın Otomobili seçilen Peugeot 3008, yüksek omuz çizgisi, güçlü ve keskin ön tasarımı ile rakiplerinden farklı ve heybetli bir görünüme sahip. Ön kısımda başlayan iddialı tasarım çizgisi, arkada aslan pençesi 3D LED stopları birleştiren parlak siyah bant ile devam ediyor. Yeni nesil i-Cockpit'in en önemli öğelerinden birisi olan Full Dijital gösterge paneli, segmentinde sadece Peugeot 3008'de en alt versiyondan itibaren standart olarak sunuluyor. 12,3 inç boyunda tamamen kişiselleştirilebilir animatik göstergeler, farklı bir sürüş keyfi sunuyor. Orta bölümde konumlandırılan 8 inç kapasitif ekran, kablosuz şarj, Apple Carplay gibi üst düzey teknolojik özellikler ve FOCAL müzik sistemi kabin içinde premium sürüş konforu sunuyor. Peugeot 3008, sunduğu tasarım, konfor ve teknolojik özelliklerinin yanı sıra gelişmiş güvenlik sistemleri ile de dikkat çekiyor. Üstün donanımları ve verimli motorları ile Peugeot 3008 115.100 TL'den başlayan fiyat etiketine sahip.

PEUGEOT 5008

Üst düzey verimlilik sunan ve hem dizel hem de benzinli motorlarla donatılan Yeni SUV Peugeot 5008,
Peugeot 5008 gerçek bir SUV olduğunu hemen hissettiriyor. Bir otomobili SUV yapan bütün nitelikleri bünyesinde barındırıyor: yatay ve uzun motor kaputu, dik ve yüksek burun tasarımı, şişkin çamurluklar ve yüksek omuz çizgisi ile gösterişli görünüyor. Tüm versiyonlarda standart olarak sunulan tavan raylarıyla birlikte 1,64 metrelik yükseklik ise bu yapıyı destekliyor. Peugeot 5008'in yenilikçi ve fütüristik Peugeot i-Cockpit'in en yeni ve güncel hali sürücü ve beraberindeki yolculara benzersiz bir deneyim yaşatıyor. SUV Peugeot 5008 sürücü ve beraberindeki yolculara son derece geniş bir yaşam alanı sunuyor. Boyut artışına paralel olarak ikinci koltuk sırası 60 mm daha fazla diz mesafesi sunuluyor. Sınıfındaki en geniş bagaj hacmini sunan Yeni SUV Peugeot 5008'in yedi koltuklu kullanımda 780 litre VDA olan bagaj hacmi beş koltuklu kullanımda 1060 litreye kadar çıkıyor. İkinci koltuk sırasındaki her biri uzunluk ve sırtlık eğimi ayarlı üç adet bağımsız katlanabilir koltuk son derece pratik bir şekilde katlanabilirken, üçüncü sıradaki bağımsız iki adet koltuk sadece katlanmakla kalmıyor aynı zamanda sadece 11 kg ağırlığı ve pratik mekanizmasıyla zahmetsiz bir şekilde sökülebiliyor. Üçüncü sıradaki her bir koltuğun sökülmesiyle 39 litre ek bagaj hacmi yaratılmış oluyor. 5008'in Türkiye'de tercih edilebilen ikisi benzinli ve ikisi dizel olan motor seçenekleri, Peugeot'un 6 ileri vitesli EAT6 otomatik şanzımanı ile kombine ediliyor.

"TÜRKİYE EKONOMİSİNE VE OTOMOTİV PAZARINA GÜVENİYORUZ"

Peugeot Türkiye Genel Müdürü İbrahim Anaç ise 2017'nin 11 ayında Türkiye'de yaklaşık 820 bin otomotiv satıldığını belirterek, 2016 yılının aynı dönemine göre yüzde 2,6 daralan toplam pazarda Peugeot'nun, yüzde 12,7 artışla 34 bin 239 araç satışıyla pazar payını yüzde 4,2'ye yükselttiğini söyledi.
Peugeot›nun ayrıca binek araç pazarında aynı dönemde yüzde 17,6 artışla 25 bin 387 satış yaptığı bilgisini veren Anaç, bu artış oranlarının en önemli oyuncularının sene başında açıkladıkları 3›ü binek 2›si ticari olmak üzere pazara sundukları toplam 5 yeni model olduğunu bildirdi.
Anaç, «İlk olarak SUV ailesini tamamlayan,

performansı ve yeni dış tasarımı ile boyut atlatan yeni 5008, modern ve yenilikçi bir tasarımla yenilenen 301 ve teknolojinin yeni boyutunu yansıtan yenilenen 308 ile Peugeot binek ürün gamı genişledi. Bunların dışında ticari ürün gamına eklenen Peugeot Expert ve Peugeot Expert Traveller ile Peugeot hafif ticari ürün gamı da zenginleşti.» diye konuştu.
Bu yıl birçok olumsuzluğa rağmen sektörün yine 2016›daki toplam pazar seviyesini yakalayacağını ifade eden Anaç, aralık ayında kur artışlarının etkisini kısmen ya da tamamen ortadan kaldıran kampanyalar hazırladıklarını dile getirdi.
İbrahim Anaç, «2018 yılı için Türkiye ekonomisine ve otomotiv pazarına güveniyoruz. Orta vadede de Peugeot Türkiye olarak pazar payımızı artırmayı planlıyoruz.» dedi.

2018 YILINDA ÇIKACAK SUV MODELLERİ

2018 yılında birçok marka büyüyen SUV pazarında yeni ve ilk modellerini satışa sunacak. İşte 2018'in SUV modelleri...

OCAK

TOYOTA LAND CRUISER

SKODA KAROQ

ŞUBAT

ALFA ROMEO STELVIO QUADRUFOGLIO

JAGUAR E-PACE

LAND ROVER RANGE ROVER

MART

JAGUAR I-PACE

BMW X2

CITROEN C4 CACTUS

VOLVO XC40

NİSAN

LAMBORGHINI URUS

LEXUS RX 7 POSTI

MAYIS

BENTLEY BENTAYGA PLUG-IN

SEAT ATECA CUPRA

VOLKSWAGEN TOUAREG

HAZİRAN

HONDA CR-V

SKODA KODIAQ RS

TEMMUZ

HONDA CR-V HYBRID

JAGUAR F-PACE SVR

MERCEDES GLC FUEL CELL

AĞUSTOS

BMW X7

INFINITI QX50

EYLÜL

AUDI Q8

CITROEN C5 AIRCROSS

BMW X4

JEEP WRANGLER

SUZUKI JIMNY

EKİM

AUDI Q3

ROLLS ROYCE SUV

KASIM

AUDI E-TRON QUATTRO

DS3 CROSSBACK

SEAT D SUV

ARALIK

Q SUV GELİYOR...

Ocak ayında bayilerde!

MICHELIN KIŞ LASTİKLERİ

Michelin, hava 7 derecenin altına düştüğünde kış lastiği kullanılmasını öneriyor.

Kış lastiği; deseni ve kılcal yapısıyla bu derecenin altındaki hava sıcaklıklarında karşımıza çıkan karlı, ıslak ve çamurlu yüzeylerde yol tutuşu, çekiş gücü ve fren mesafesinde sağladığı avantaj sayesinde yaz lastiklerinden ayrılıyor. Kış lastiğinin hem maddi hem de manevi anlamda can güvenliği açısından hayati bir önem taşıdığını her fırsatta hatırlatan Michelin, özel kauçuk yapısına sahip kış lastikleriyle hava 7 derecenin altına da düşse elastikiyetini koruyarak yol tutuş kabiliyetini artırıyor.

Yüzyılı aşkın deneyimiyle lastik sektörünün en büyük üreticilerinden biri olarak, sektörde fark yaratan yeniliklere imza atan Michelin, farklı segmentlerde müşterilerinin ihtiyaçlarını karşılamaya devam ediyor. Doğaya saygılı, yol ve yolcu güvenliği için maksimum özenli teknolojiler geliştirmeye odaklanan Michelin, otomobilden kamyona farklı kategorilerde sektöre yön verdiği pek çok yeniliği tüketiciyle buluşturuyor. Hareket özgürlüğü, güvenlik ve sürüş keyfini bir arada sunan Michelin, SUV araçlar için de en yüksek performansı sağlamayı hedefliyor.

KIŞ MEVSİMİNE UYGUN MICHELIN SUV LASTİKLERİ

MICHELIN CrossClimate SUV

3PMSF kış sertifikalı ilk yaz lastiği MICHELIN CrossClimate, kış şartlarında güvenle seyahat edilmesini sağlıyor. Hem yaz hem de kış lastiklerinin üstün yanlarını tek bir lastikte birleştirerek sürücülere alışılmışın dışında bir deneyim sunan CrossClimate, teknolojisi ile sürücülere hem tüm mevsimlerde güvenlik hem de hareket kabiliyeti sunuyor.

MICHELIN CrossClimate'nin oldukça esnek kauçuk yapısı; kuru, ıslak, karlı zemin üzerinde lastiğin en ufak pürüze bile

MICHELIN
Total Performance
Alpin 5
MICHELIN

Kış lastiklerinin özellikleri nelerdir?

Yaz lastiklerinin aksine kış lastikleri, düşük sıcaklıklarda esnekliğini ve yumuşaklığını koruyan özel bir kauçuktan üretilmiştir. Bu sebeple MICHELIN kış lastikleri soğuk, ıslak, karlı ve buzlu zeminlerde yüksek performans göstermektedir. Lastiğin yanaklarında gördüğünüz "M+S" ya da "3PMSF" gibi işaretlemeler, o lastiğin kış koşullarında kullanıma uygunluğunu göstermektedir. "M+S" işareti "Çamur ve Kar" ("Mud and Snow") anlamına gelmektedir fakat lastik performansı hakkında yeterli bilgi vermemektedir. Bu yüzden bu işareti taşıyan bütün lastikler kış lastiği sayılamazlar.
3PMSF işareti "3 Zirve-Dağ-Kar Tanesi" (3 Peak Mountain Snow Flake) işareti bir lastiğin kış şartlarına tümüyle uyumlu performansa ve özelliklere sahip olduğunu gösterir. Bu sembol lastiğin kış kullanımı için resmi onaylı olduğunu da kanıtlamaktadır. MICHELIN, kış aylarında yalnızca 3PMSF işaretli lastiklerin kış lastiği olarak kullanılmasını tavsiye ediyor.

tutunmasını sağlayarak yol tutuş kabiliyetini artırıyor. Özel kauçuk yapısı ısı oluşumunu azaltarak, yakıt verimliliğini de artırıyor. Kuru zeminde daha kısa fren mesafesi, ıslak zeminde frenlemede "A" derecesi ve kış mevsiminde kullanım için 3PMSF işaretine sahip MICHELIN CrossClimate SUV, %90 yol, %10 arazi koşullarında kullanıma uygun yapısı ile SUV araç sahiplerine uzun lastik ömrü, yakıt verimliliği ve konfor özellikleriyle de büyük avantajlar sağlıyor. Her hava koşullunda mükemmel yol tutuş, optimize edilmiş yakıt tüketimi ve hafif yol dışı kullanıma uygunluğuyla ön plana çıkan lastikler, uzun ömürlülüğüyle de fark yaratıyor.

MICHELIN Latitude Alpin
Küçük SUV'lar ve Crossover araçlar için tasarlanmış yeni nesil kış lastiği MICHELIN Latitude Alpin, ıslak ve karlı yolda 2 metre, buzda 3 metre daha kısa frenleme ile daha yüksek güvenlik sağlıyor, kontrolü artırıyor. Stabiligrip teknolojisiyle daha fazla yol tutuş ve denge sağlarken yüksek hızlarda bile daha güçlü direnç sunan Latitude Alpin, sıra dışı kilometre ömrüyle de sürücülere büyük avantajlar kazandırıyor.

MICHELIN CrossClimate+
Uzun ömür avantajı ve az sıklıkla kış koşullarına maruz kalan kullanıcılar için önerdiğimiz; Michelin'in devrim niteliğindeki kış sertifikalı yaz lastiği CrossClimate+, hem yaz hem de kış lastiklerinin üstün yanlarını tek bir lastikte birleştiriyor. Kuru zeminde kısa mesafede fren yapma imkanı, ıslak zeminde frenlemede "A" derecesi ve kış mevsiminde kullanım için 3PMSF işaretine sahip CrossClimate, yeni jenerasyonu CrossClimate+ ile de uzun lastik ömrü, geliştirilmiş kış performansı ve konfor özellikleriyle sürücülere büyük avantajlar sağlıyor.
İlk kilometreden itibaren diş derinliği yasal sınırı 1.6 mm'ye gelinceye kadar performansından ödün vermeyen MICHELIN CrossClimate+ geniş ebat yelpazesiyle sürücülere kuru zeminde premium yaz lastiği özellikleriyle mükemmel performans sunarken; karla kaplı zeminde ise bir kış lastiği kadar yüksek performans göstermeye devam ederek mükemmel deneyim yaşatıyor. CrossClimate+ üst sınıf 4 Mevsim lastik pazarının ortalamasından %25 daha uzun ömürlülüğüyle dikkat çekiyor.

KIŞ AYLARINDA GÜVENLİ SÜRÜŞ İÇİN NE YAPMAK GEREKİYOR?

- Kış aylarında yaz lastiklerinin yol tutuşu yaz aylarına göre daha düşük olduğu için, sürücülerin karlı ve buzlu zeminde düşük hızda seyretmesi gerekiyor. Kış lastikleri zorlu hava koşullarında zemine daha iyi tutundukları için yaz lastiklerine göre durma mesafesini de yarı yarıya düşürüyor.
- Otomobilinizi donatacağınız kış lastiklerinin aynı marka ve desen olmasına özen gösterin.
- Aracınızın lastik hava basıncını kış mevsimi şartlarına uygun olarak ayarlayın.
- Hava basıncının araç üreticisinin belirttiği ölçüde olmasına özen gösterin. Özellikle aynı aksa aynı desen lastiklerin takılması araç dengesi için son derece önemlidir.
- Güvenliğiniz için, araç üreticinizin tavsiye ettiği ebatları tercih edin.
- En iyi sürüş kalitesini devam ettirmek için

jant genişliğinizi değiştirmeyi düşünebilirsiniz. Ancak bu kararı vermeden önce bir uzmandan destek almayı ihmal etmeyin.

- Arıza durumunda, otoyol kenarlarındaki 'Acil Durak' alanlarına gidin ve mümkün olduğunca sağa park ederek dörtlü flaşörlerinizi yakın.
- Akü kontrolünün yapılması ve radyatördeki suyun donmaması için mutlaka antifriz kullanın. Silecek suyunuzun cam yıkama sistemini sıfır dereceye kadar donmaktan koruyan alkol içermeyen bir silecek sıvısı olmasına özen gösterin.
- Kış mevsimi yol şartlarında takip mesafesine, yüksek hızda seyretmemeye, ani fren ve hızlanmadan kaçınmaya ve kısa farları sürüş esnasında sürekli açık tutmaya dikkat edin.
- Yola çıkmadan önce çocuk koltuklarının uygun şekilde yerleştirildiğinden emin olun ve güvenli şekilde bağlandığını kontrol edin.

KASIM SONU İTİBARİYLE PAZAR DEĞERLENDİRMESİ

ODD verilerine göre toplam pazar Ocak – Kasım döneminde %3 azaldı. Otomobil pazarı %4 azalırken hafif ticari araç pazarı %2 arttı. Kasım ayında otomobil pazarındaki düşüş %21, hafif ticari araç pazarındaki düşüş %6 oldu.

İlkim Sancaktaroğlu

Kasım sonu itibariyle 1,6 lt motor hacmi altındaki otomobil satışları %4,1, 1,6-2,0 lt arasındaki otomobil satışları %5,2 ve 2,0 lt üzerindeki otomobil satışları %51 azaldı. Bu sonuçlarda yeni karmaşık vergi sisteminin büyük etkisi oldu. Dizel satışları payı %61,1 olarak devam ederken, otomatik şanzımanlı otomobillerin payı %60,1'e yükseldi.

2017 yılı Kasım sonu otomobil pazarı segmentinin %82,8'inin vergi oranları düşük olan A, B ve C segmentlerinde yer alan araçlar oluşturdu. Segmentlere göre değerlendirildiğinde, en yüksek satış adetine %52,0 pay alan C segmenti ulaştı. Kasa tiplerine göre değerlendirildiğinde ise en çok tercih edilen gövde tipi yine Sedan otomobiller (%49) oldu. 2017 yılı Kasım sonu itibari ile Hafif Ticari Araç pazarı gövde tipine göre değerlendirildiğinde, en yüksek satış adetine %70,1 pay ile Van, ardından %12,0 pay ile Kamyonet, %9,0 pay ile Minibüs ve %8,8 pay ile Pick-up yer aldı.

Otomobil	2017 (1-11)	2016 (1-12)	Fark
RENAULT	15,6%	14,1%	9,6%
VOLKSWAGEN	12,3%	13,4%	-8,9%
FIAT	8,5%	6,9%	18,9%
HYUNDAI	6,9%	6,5%	5,5%
OPEL	6,4%	7,3%	-13,4%
FORD	5,7%	5,5%	2,9%
DACIA	5,7%	5,6%	1,0%
TOYOTA	5,4%	6,2%	-14,3%
NISSAN	4,3%	4,0%	7,1%
PEUGEOT	4,1%	3,4%	16,6%

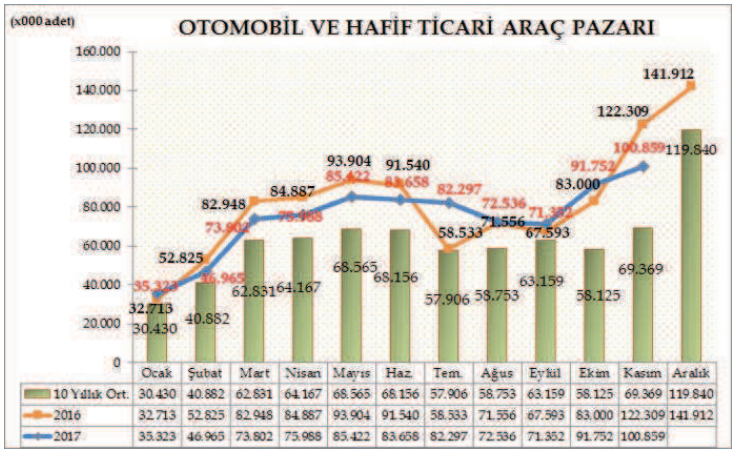
Hafif Ticari pazarında Ford liderliğini sürdürüyor. Dacia önemli pazar payı artışı sağlamış durumda.

Marka sıralaması

Markaların pazar paylarına göre sıralamaları incelediğimizde, otomobil pazarındaki ilk 3 değişmedi. 2016 sonu ile 2017 Kasım sonu pazar paylarını karşılaştırdığımızda aşağıdaki tablolardaki sonuçları görüyoruz. Otomobil pazarında payını en çok artıran markalar Renault, FIAT ve Peugeot.

Hafif Ticari	2017 (1-11)	2016 (1-12)	Fark
FORD	29,9%	30,1%	-0,6%
FIAT	24,8%	23,7%	4,5%
VOLKSWAGEN	12,4%	14,5%	-16,5%
RENAULT	7,1%	6,7%	5,8%
PEUGEOT	4,5%	4,5%	-0,1%
MERCEDES-BENZ	3,9%	3,6%	7,4%
CITROEN	3,7%	3,7%	0,9%
DACIA	2,9%	2,4%	17,0%
TOYOTA	2,0%	2,5%	-24,1%
KIA	1,6%	1,7%	-8,5%

Toplam pazarda FIAT, Peugeot ve Renault paylarını büyütmüşler.



Toplam	2017 (1-11)	2016 (1-12)	Fark
RENAULT	13,6%	12,4%	8,6%
FIAT	12,4%	10,8%	13,1%
VOLKSWAGEN	12,3%	13,7%	-11,0%
FORD	11,5%	11,1%	3,4%
HYUNDAI	5,6%	5,3%	4,7%
DACIA	5,0%	4,8%	3,8%
OPEL	4,9%	5,6%	-14,5%
TOYOTA	4,6%	5,4%	-17,3%
PEUGEOT	4,2%	3,6%	13,8%
MERCEDES-BENZ	3,7%	4,2%	-13,6%

Segment sıralaması

Kasım sonu itibariyle En çok satan segmentlerde ilk 10 modelin satış adetleri aşağıdaki gibi sıralanıyor.

B-Segmenti	Adet
CLIO	31.652
SYMBOL	19.266
POLO	18.260
i20 TROY	16.725
SANDERO	15.947
301	13.141
C-ELYSEE	10.506
CORSA	6.905
COURIER	5.473
MICRA	4.571

C-Segmenti
EGEA
MEGANE
COROLLA
FOCUS
ASTRA
CIVIC
QASHQAI
GOLF
DUSTER
ACCENT BLUE

D-Segmenti	Adet
PASSAT	25.113
C SERİSİ	9.651
TİGUAN	7.706
SUPERB	7.345
A4	4.056
3 SERİSİ	3.586
CR-V	3.534
INSIGNIA	3.243
X-TRAIL	2.739
INSIGNIA	2.079

Otomobil pazarındaki satışların %17,6'ına ulaşan SUV satışlarındaki ilk 10 markayı ve SUV pazarından aldıkları payları da aşağıdaki tabloda görebilirsiniz.

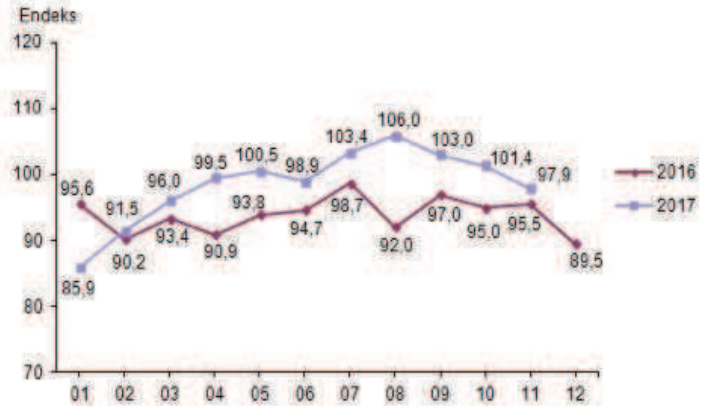
Yıl sonu görünümü

2016 sonunda toplam pazar Aralık ayındaki 141.912 adetlik satışla 983.720 adet ile kapanmıştı. ODD'nin 2017 sonu beklentisi 950.000 – 1.000.000 bandındaydı, Kasım raporunda yıl sonu tahmini belirtilmemiş.

	Satış adedi	SUV Pay
QASHQAI	16.197	9,2%
DUSTER	13.818	7,9%
TİGUAN	7.706	4,4%
TUCSON	6.957	4,0%
C-HR	5.488	3,1%
3008	5.471	3,1%
KADJAR	4.387	2,5%
YENI KUGA	4.245	2,4%
CR-V	3.534	2,0%
SPORTAGE	3.382	1,9%

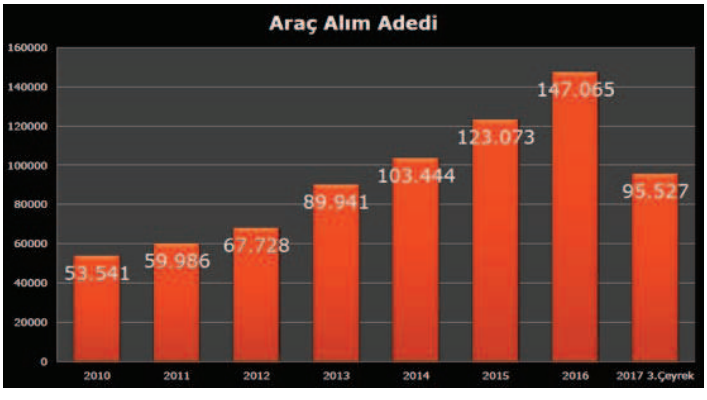
Kasım sonunda 814.954 adede ulaşan toplam pazarın yıl sonunda 925.000 civarında kapanacağını tahmin ediyorum, bu da yaklaşık %6 daralmaya karşılık geliyor.

Daha önceki yazılarımda da bahsettiğim gibi ne yazık ki satışlardaki perakende – kurumsal kırılımları raporlanmıyor, bu nedenle gerçek perakende adedini göremiyoruz; ilgili devlet kuruluşları da araç tescil adetlerini yayınlamıyor. Döviz kurlarındaki artış henüz tam olarak fiyatlanmadı. Stok eritme kampanyaları hızla devam ediyor. Ancak TÜİK tarafından yayınlanan Ekonomik Güven Endeksi'nde Ağustos'tan beri düşme eğilimi devam ediyor. Yine aynı kurumun yayınladığı Tüketici Güven Endeksi de Kasım'da aynı trend ile 65,2'ye geriledi.



Operasyonel Kiralama

TOKKDER tarafından yayınlanan raporda Operasyonel Kiralama Sektörü'nün 2017 3. Çeyrek'te 346,6 bin adet civarında bir araç parkına sahip olduğunu görüyoruz. 2016 'da 2. Çeyrek'te %6,3; 3. Çeyrek'te %4,3 ve 4. Çeyrek'te %7,9 oranında büyüyen park, 2017 1. Çeyrek'te -%1,0 düşmüş, ardından 2. Çeyrek'te %3,1 ve 3. Çeyrek'te %2,7 büyümüş. Bu da bize, toplam pazardaki önemli oyuncular olan operasyonel kiralama firmalarının geçen yılki iştahlarına sahip olmadıklarını yönünde bir görünüm veriyor. Yukarıda bahsettiğim yıl sonu beklentimde bu sektördeki gelişimin de rolü var. Aşağıdaki tabloda da yıl bazında araç alım adetlerini referans amacıyla paylaşıyorum



Batı Avrupa Pazarı

LMC Automotive tarafından yayınlanan rapora göre Kasım sonu itibariyle %5,4'lük bir büyüme yakalandı. Almanya pazarı %9,4, İspanya pazarı %12,4, Fransa pazarı %10,3 büyüdü. Buna karşılık İngiltere pazarı %11,2 oranında küçüldü. LMC'nin yıl sonu tahmini 14,3 milyon adete ulaştı. Bu büyümenin Türkiye için önemi, ihracatın artarak devam etmesidir.

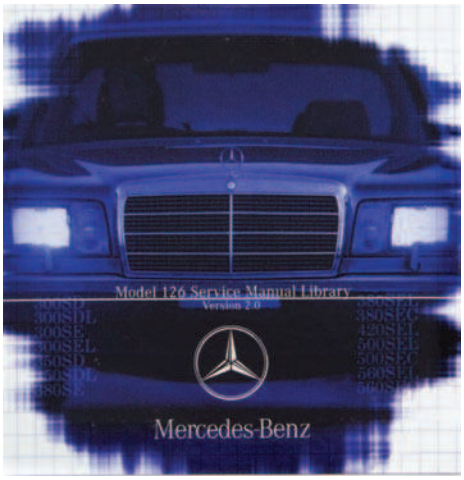
Sonsöz

2017'yi 900-950 bin civarında kapatacak olan Türkiye otomobil ve hafif ticari araç pazarı, 2018'de zorlu sınavlardan geçecek. Döviz ve vergi artışları, 2017 stoklarının bitmesi ile birlikte tüm güçleriyle fiyatlara yansıtılacak. Finans kuruluşlarının kredi verme iştahları 2018'de bileşenin bence en önemli faktörlerinden olacak. Birlikte izleyip yorumlayacağız.

‘ARKADAŞLARA HAVA ATMAYA YARDIM EDEN, OTOMOBİLE DAİR DEĞERLİ BİLGİLER’

Her gün 165 bin adetten fazla üretilen otomobil sayısının 1 milyarı geçtiği düşünülürse hafıza dağarcığımıza birkaç ilginç bilgi eklemek hiç fena olmaz. Zaten dünyada fazlası zarar vermeyen iki şeyden biri su diğeri de bilgi. Ortalama bir otomobilde 30 bin parça var. Haliyle işin teknik kısmından bahsedersek karşımıza ne olduğunu öğrenmemiz gereken binden fazla yeni kelime çıkacak. Şimdilik kafa karışıklığından uzak duralım.

Her otomobil markasının bilinmeye değer bir hikayesi bulunuyor. Hem arkadaş sohbetlerinde kullanırsanız; ansiklopedi muamelesi görmeniz işten bile değil. Mesela şimdilerde Çinli Cherry’nin en önemli yatırımı İsveçli Volvo, güvenlik konusunda yaptığı buluşların hiçbirine patent almıyor. Emniyet kemeri, bunlardan bir tanesi.



Bir zamanlar her vatandaşın otomobil sahibi olması için Alman devleti tarafından Porche’ye kurdurulan Volkswagen (VW-Halkın Arabası) bugün neredeyse bakmaya bile para istenen Lamborghini, Bugatti, Bentley, Bugatti ve Audi gibi süper pahalı markaları bünyesinde kattı. Eğer teklifi Mercedes kabul etmiş olsaydı şimdi Mercedes’ten bile büyük VW markasının sahibi olacaktı.

Mercedes isminin nereden geldiği de ilginç: Bir şirket evliliği ile doğan Daimler-Benz'in ortaklarından Gottlieb Daimler, Avusturya'nın Nice Başkonsolosu Emil Jellinek'e bir araç satar. Jellike'de bu araçla Fransa'da birçok yarış kazanır. Bu otomobile de ölen kızı Mercedes'in adını verir. Daha sonra bu popülariteden faydalanmak isteyen Daimler en çok satan modelinin adını Mercedes koyar. Birleşmeden sonra da ismi değişmek istemez ve yeni doğan şirketin adı Mercedes-Benz olur.

Bugün ticari araçlardaki atılımı sayesinde otomobilin devler ligindeki yerini konumunu koruyan Ford'un neden ilk otomobil markası gibi algılandığını biliyor musunuz? Çünkü montaj hattı kurarak seri üretim yapan ilk marka olması. Bu sayede de tezgahtan çıkan tek model olan siyah Ford T'ler, 1916'da tüm dünya yollarında bulunan otomobillerin yüzde 55'ini oluşturuyordu.

Elle montaj yaptığındandır belki de sadece süper zenginlerin alışveriş sepetinde yer alabilen Rolls-Royce'un kişi başına en fazla düştüğü ülke Hong-Kong. Buradan ne sonuç çıkarırsınız size kalmış. İster küçük ülke deyin; ister bayaa bir zengin ülke deyin; isterse de Çinli milyarderler varlıklarını güneydeki bu küçük özerk devletçikte tutuyor deyin. Ama İngiliz havacılık ve otomobil markasının ürettiği araçlardan Türkiye'de en fazla Ali Ağaoğlu'nda olduğunu biliyoruz: 22 adet.

Dünyada ilk pick-up modelini Nissan üretti. Hatta Pick-up adıyla sektöre kazandırdığı modellerin tamamı bu isimle anıldı. Selpak diyince kağıt mendilin kala gelmesi gibi. Ancak Japon marka neden olduğu bilinmez modelin adını Navarra diye değişti. Bu konuda pek öngörülü olmasa gerek çok az markanın başına gelmiş bir başarıya imza atan Nissan 2007'de sektörde olmayan yeni bir segment daha yarattı. Yeni araca da sanki akılda kalması için SUV yerine Qashqai adını verdi.

Bir diğer Japon Toyota'nın adı bir harf değişikliği ile kurucusundan geliyor. Toyoda ismi kolay söylensin diye Toyota olarak değiştirilmiş. Bugün dünyanın en çok satan markası ünvanının elinde bulunduran Toyota'nın Corolla modeli, 40 milyondan fazla satılarak bugüne kadar en çok üretilen model olarak rekorlar kitabında yer alıyor. Toyota'nın bir diğer özelliği de hibrit teknolojine yaptığı yatırımlar. Dünya hibrit pazarını açık ara domine eden markanın üretiminin yaklaşık yüzde 40'ını hibrit modeller oluşturuyor.

Neredeyse tüm İtalyan markalarını bünyesinde toplamayı başaran Fiat, Fabbrica Italiana Automobili Torino'nun kısaltması. Lancia, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Yamaha ve Iveco markalarının sahibi Fiat, Koç grubuyla ortak kurduğu Tofaş markasıyla Türkiye'de de üretim yapıyor. Hatta iki yıl önce piyasaya çıkan Egea modeli, tamamen Türk mühendisliğinin ürünü.

Otomobiller ve markalar hakkında sayısız bilgi daha var. Ancak sayfa boyutunca fiziksel sınırımız var. O yüzden bu seferlik bu kadarlık bilgi yeter. Ara ara ilginç bilgiler vermeye devam ederiz.

BONUS

Ford Otosan, Amerikalı Ford Motor Company'nin sahibi Ford ailesi ile Koç ailesinin yarı yarıya ortak olduğu ayrı bir girişimdir. 1980'lerden beri kendisi için motor geliştirip üreten şirketin çoğu Ford markalı araçlarda olmak üzere 7 patentli motoru bulunmaktadır. Hangi pencereden baktığımız önemli. Çünkü bu bilgiye sahipseniz Türkiye'de zaten yerli otomobil üretildiğini bilirsiniz.

PIRELLI, "ŞAMPİYONLARIN FABRİKASI" KAPILARINI AÇTI

PIRELLI'NİN DÜNYA ÇAPINDA GT'DEN TEK TİP SERİLERE KADAR KATILDIĞI 460 MOTOR SPORLARI ŞAMPİYONASININ PEK ÇOĞU İÇİN LASTİKLER TÜRKİYE'DE ÜRETİLİYOR.

Motor sporlarında olağanüstü bir yılı daha tamamlayan Pirelli, küresel rekabette 110. sezonunun finalini İzmit'teki "şampiyonların fabrikasının" kapılarını açarak kutluyor. Türkiye'deki fabrika, Formula 1 haricindeki pek çok yarış lastiğini üretiyor.

Pirelli'nin 1960 yılında İzmit'te kurduğu fabrika, Türkiye'deki ilk lastik üretim tesisiydi. Fabrika, 2007'den bu yana motor sporları için lastik üretiyor ve bu rakam her yıl 403 farklı türde yarış lastiğine ulaşıyor. Fabrikanın 20.000 m² büyüklüğündeki ek tesisinde 250'den fazla çalışan sadece yarış lastikleri üretiminde görev yapıyor.

İzmit'teki "şampiyonların fabrikası", Pirelli'nin Milano'daki ünlü araştırma ve geliştirme birimiyle birlikte İtalyan şirketinin motor sporları programında çok önemli bir rol oynuyor. Sürekli gelişimden ilham alarak otomotiv üreticileri ve takımlarla yakın işbirliği içinde çalışan Pirelli, motor sporları dünyasının en önemli lastik şirketi olarak biliniyor.

Pirelli, 2017 yılında iki ve dört çeker araçlara yönelik 460 şampiyonanın tedarikçiliğini üstlendi. Yılda yaklaşık 1200 yarışı kapsayan bu 460 şampiyonanın 157 pist serisi ve 69 ralli serisi olarak toplam 226'sı otomobillerle koşuluyor.

Her sene yeni seriler eklemeye devam eden Pirelli bir süre önce yaptığı bir açıklamayla 2018 yılında yeniden Dünya Ralli Şampiyonası'na döneceğini duyurdu. Şampiyonanın ilk kez başladığı 1973 yılından itibaren lastik sağlayan Pirelli, yıllar içinde 25 şampiyonluk unvanı ve 181 ralli kazandı.

Gençliğe verdiği önemi vurgulamaya devam eden Pirelli, gelecek yıldan itibaren Dünya Gençler Ralli Şampiyonası'nın tek lastik tedarikçisi olacak. Pirelli, daha önce 16 yaşındaki Oliver Solberg ve 17 yaşındaki Kalle Rovanpera gibi genç ralli yeteneklerinin çıkışına

yardımcı olmuştu. En yeni nesil Pirelli WRC lastiklerinin tamamı İzmit Fabrikası'nda üretilecek.

İzmit'te üretilen motor sporları lastikleri için Pirelli'nin Milano'daki araştırma ve geliştirme birimi tarafından gerçekleştirilen simülasyon, hamur ve yapı modelleri esas alınıyor. Teknolojinin yanı sıra Pirelli'nin yol lastiklerini tanımlayan 'mükemmel uyum' (perfect fit) felsefesi de paylaşılarak her müşterinin farklı beklentilerine ve koşullarına uyacak terzi işi üretim yaklaşımı benimseniyor. Bunların tümü Pirelli'nin prestij ve süper otomobil segmentinde (yaklaşık yüzde 50 pazar payıyla) tartışmasız liderliğine katkıda bulunuyor.

İngilizcede 'grand touring' kelimelerini temsil eden GT, Pirelli'nin motor sporları mirasının temel parçalarından birini oluştururken bu lastiklerin pek çoğu İstanbul'a yaklaşık 100 kilometre mesafedeki İzmit'te üretiliyor. Bu yarışların zirvesinde yer alan ve dünyanın en önemli GT3 otomobil yarışı olan Blancpain GT Series şampiyonasında 2017 yılı boyunca sadece Pirelli lastikler kullanıldı.

Orijinal ekipman olarak Pirelli lastiklerini kullanan dünyanın en prestijli otomotiv üreticilerinin katıldığı GT yarışları, Pirelli için önemli bir test alanı oluyor. Görünüm olarak yol otomobili muadillerine benzeyen süper otomobillerin kullanıldığı bu yarışlar, yol ve pist ilişkisini vurgulamaları açısından da cazip oluyor.

Otomotiv üreticilerinin sayısı açısından Pirelli'nin en büyük şampiyonası Pirelli World Challenge olup, yaklaşık yirmi farklı premium ve prestij marka, aynı Pirelli lastikleriyle yarışıyor. Çok farklı araç mimarilerine ve özelliklerine sahip olmalarına karşın her modelin en iyi yönlerini sergileyen bu araçlar, Kuzey Amerika'da düzenlenen 11 etkinlikte birbirine çok yakın ve olağanüstü performanslarla rekabet ediyor.

Pirelli'nin lastik sağladığı en kalabalık katılımlı mücadele olan Nurburgring 24 Hours yarışında birbirinden çok farklı 200'den fazla otomobil start alıyor. Bu yarış, otomobillerin ve lastiklerin aynı olduğu ve farkı pilotun yarattığı Ferrari Challenge ve Lamborghini Super Trofeo) gibi tek marka şampiyonalarından çok farklı oluyor.

Pirelli açısından yılın en büyük motor sporları etkinliği olan ve Blancpain GT Series kapsamında en çok öne çıkan Spa 24 Hours yarışında kullanılan lastikler de İzmit'te üretiliyor. Bu yılki yarışa getirilen 13.000 lastik 24 tırla taşındı ve 80 kişilik bir ekip, maksimum kapasitede her 14 saniyede bir lastik takmayı başardı.

Son derece popüler Brazilian Stock Car serisinden China GT ve FIA GT World Cup in Macau gibi diğer Asya şampiyonalarına kadar farklı yarışların da dahil olduğu böylesine çeşitlilik içeren motor sporları gereksinimleriyle dünya çapında 1000'den fazla kişiden oluşan özel bir ekip ilgileniyor. Tıpkı İzmit'te görev yapan yetenekli genç mühendisler gibi. Çünkü Pirelli'nin hem yollardaki hem pistlerdeki başarısının asıl sırrı, çalışanlarının becerilerinde ve tutkusunda yatıyor.

BU GÜNÜN VE YARININ OTOMOBİLLERİ

ARALIK

- Alpine **A110**
- Audi **RS 4 Avant**
- Audi **A8**
- BMW **i3**
- Honda **Civic Sedan**
- Lexus **LS**
- Maserati **Ghibli**
- Mitsubishi **Eclipse Cross**
- Subaru **XV**
- Volkswagen **T-Roc**

2018

OCAK

- Bentley **Continental GT**
- Dacia **Duster**
- DS **DS 7 Crossback**
- Ford **EcoSport**
- Hyundai **i30 Fastback**
- Kia **Stinger**
- Nissan **Leaf**
- Porsche **Cayenne**
- Skoda **Karoq**
- Toyota **Land Cruiser**

ŞUBAT

- Alfa Romeo **Stelvio Quadrifoglio**
- Aston Martin **V8 Vantage**
- BMW **M5**
- Ferrari **Portofino**
- Jaguar **E-Pace**
- Land Rover **Range Rover**
- Mercedes **Classe S Plug-in**
- Mercedes **Classe S Coupé/Cabrio**
- Opel **Insignia GSi**
- Toyota **Yaris GRMN**

MART

- Audi **A7**
- BMW **X2**
- Citroën **C4 Cactus**
- Ford **Mustang**
- Jaguar **I-Pace**
- Kia **Picanto X-line**
- Lamborghini **Aventador S Roadster**
- Renault **Mégane R.S.**
- Volkswagen **up! GTI**
- Volvo **XC40**

NİSAN

- Aston Martin **DB11 Volante**
- BMW **Serie 2 Active Tourer**
- Ford **Fiesta ST**
- Kia **cee'd**
- Lamborghini **Urus**
- Lexus **RX 7 posti**
- Mercedes **CLS**
- Peugeot **508**
- Rolls-Royce **Phantom**
- Opel **Ampera-e**

MAYIS

- Audi **RS 5 Sportback**
- Bentley **Bentayga Plug-in**
- Ford **Focus**
- Honda **Jazz**
- Mercedes **Classe A Sedan**
- Rolls-Royce **Wraith**
- Seat **Ateca Cupra**
- Skoda **Fabia**
- Volkswagen **Touareg**

HAZİRAN

- Audi **A6**
- BMW **Serie 7 Facelift**
- Honda **CR-V**
- Hyundai **Kona elettrica**
- Mercedes **Classe C**
- Skoda **Kodiaq RS**
- Tesla **Model 3**

TEMMUZ

- Aston Martin **Vanquish**
- Audi **A6 Avant**
- BMW **Z4**
- Honda **CR-V Hybrid**
- Hyundai **FCEV**
- Jaguar **F-Pace SVR**
- Lexus **RC**
- Mercedes **GLC fuel cell**

AĞUSTOS

- Audi **A1**
- BMW **X7**
- Corvette **C8**
- Ford **Focus SW**
- Jaguar **XE SVR**
- Infiniti **QX50**

EYLÜL

- Audi **Q8**
- Bentley **Flyng Spur**
- BMW **X4**
- Citroën **C5 Aircross**
- Jeep **Wrangler**
- Kia **Rio GT Line**
- Mercedes **AMG GT 4**
- Suzuki **Jimny**

EKİM

- Audi **Q3**
- BMW **Serie 8**
- Kia **cee'd Wagon**
- Land Rover **Range Rover Evoque**
- Mercedes **Classe A**
- Rolls-Royce **Suv**
- Toyota **Supra**

KASIM

- Audi **e-tron quattro**
- DS **DS 3 Crossback**
- Mercedes **AMG GT**
- Peugeot **508 SW**
- Seat **D-Suv**
- Skoda **Rapid Spaceback**
- Toyota **Auris**
- Volkswagen **T-Cross**

Tabloda önümüzdeki 12 ay içinde piyasaya gelecekler.

= Restyling = Yeni Modeller

© Tüm hakları saklıdır.

YENİ DACIA DUSTER 2018'E HAZIR

Yeni jenerasyonuna kavuşan Dacia Duster, 2018 yılının Mart ayında Türkiye yollarına adım atacak.

Eylül 2017'deki Frankfurt Otomobil Fuarı'nda ilk gösterimi gerçekleştirilen Yeni Dacia Duster, evrim geçirerek tamamen yeni bir dış görünüme ve devrim niteliğinde bir değişimle yeniden tasarlanmış bir iç mekana sahip oluyor. Yeni dış tasarım, otomobilin güçlü karakterini vurgulayan daha belirgin hatlarıyla ön plana çıkıyor. Yeni Duster'ın iç mekanı ise müşterilerine kaliteli ve konforlu bir alan sunuyor. 4x2 ve 4x4 versiyonları bulunan Duster, aynı zamanda gerçek bir SUV'un konforunu ve off-road becerisini bünyesinde barındırıyor. Yeni Duster, hem yolda hem arazide manevra kabiliyetini arttıracak bir dizi sürüş destek ve güvenlik donanımları ile birlikte sunuluyor. 360° kamera, hız ayar ve sınırlayıcı, yokuş iniş destek sistemi (HDC), yokuş kalkış destek sistemi (HSA), elektrik takviyeli direksiyon, otomatik yanan farlar, eller serbest Dacia kart sistemi, otomatik klima

Perde hava yastıkları, kör nokta uyarı sistemi

Yeni Duster, Renault Grubu'nun kendini kanıtlamış, uygun fiyatlı motor seçenekleri ile sunulmaya devam ediyor. 1.6 SCe 115 bg (4x2 ve 4x4) ve 1.2 TCe 125 bg (4x2 ve 4x4) benzinli & manuel. 1.6 SCe 115 bg motorunun bir LPG versiyonu da opsiyonel olarak mevcut. 1.5 dCi 90 bg (4x2) ve 1.5 dCi 110 bg (4x2 ve 4x4) dizel motorları manuel vites seçeneği ile birleşiyor. 1.5 dCi 110 bg 4x2 versiyonu EDC otomatik vites seçeneği de bulunuyor. Dacia, Kasım 2017'nin sonunda, global olarak satışlarını yüzde 11,8 artırıp 534 bin 657 adet ile yeni bir satış rekoruna imza attı. Türkiye'de ise Dacia, aynı dönemde 40 bin 921 satış adedine ulaşarak geçen yılın aynı dönemine göre 0,2 puan artış ile yüzde 5 pazar payına ulaşarak yükselişini sürdürüyor. Duster, Türkiye'de satışa sunulduğu 2010 yılından bugüne dek 89 bin 485 adet, Ocak - Kasım 2017'de ise 13 bin 818 satış adedi kaydetti. Duster, Dacia'ya Türkiye'de son 5 yılın 4x4 otomobil lideri ünvanını kazandırdı. Renault Mais Genel Müdürü Berk Çağdaş: "Dacia, Türkiye pazarında yükseliş trendini sürdürüyor. Binek + hafif ticari araç pazarında, iki sıra yükselerek Marka sıralamasında 6. sıraya yükseldik. Biz Dacia'da çekici ve kaliteli otomobilleri en uygun fiyata müşterilerimize sunuyoruz. Dacia olarak sürpriz yeteneklerle dolu ve akıllıca tasarlanmış otomobillerden oluşan yalın bir ürün gamına sahibiz. Bunu yaparken sağlam ve güvenilir otomobilleri, başarısı kanıtlanmış teknolojiler ve güçlü servis ağımız ile destekliyoruz. Net ve anlaşılır fiyat politikamız ile her Dacia modeli, paranızın karşılığını fazlasıyla veriyor. Dacia'nın amiral gemisi Duster, Dacia'ya Türkiye'de son beş yılın 4x4 otomobil lideri ünvanını kazandırdı.Otomatik vites / EDC versiyonunun da ürün gamına eklenmesiyle Dacia ailesine yeni müşterilerimiz katılıyor. Mart ayında pazara sunacağımız Yeni Duster ile Marka'nın Türkiye pazarında yükselişi devam edecek."

Berk Çağdaş

Dış tasarımda evrim, iç tasarımda devrim

Dacia'nın ikonik modeli, iddialı ve sağlam bir görünüm elde etmek üzere yeni bir dış tasarıma kavuştu. Efsane Duster'ın DNA'sı korunarak yenilenen dış tasarımın yanısıra, tamamen yenilenmiş, konfor ve kalite odaklı iç mekan da müşterilerine kullanıcı dostu bir deneyim yaşatıyor. Krom radyatör ızgarası, farlara kadar uzanarak otomobilin daha geniş görünmesini sağlıyor. Yeni Duster, üçe bölünmüş LED gündüz farlarını da içeren yeni bir far imzasıyla dikkat çekiyor. Kıvrım detaylarıyla daha yatay bir görünüme sahip kaput ise otomobile oldukça güçlü bir görünüm kazandırıyor. Ön camın 100 mm öne taşınması ve daha eğilimli hale getirilmesi, kabini daha uzun ve daha geniş hacimli gösteriyor. Yeni 17 inç jantlar ise otomobile daha iddialı bir kişilik kazandırıyor. Yeni Duster'da Dacia'nın dört kareden oluşan arka farları otomobilin uç köşelerinde yer alırken, geniş, ön ve arka tampon koruma plakaları ise modelin maceracı özelliklerini öne çıkarıyor.

Yeni Dacia Duster, yolda ve arazide sürüşü kolaylaştıran yeni sürüş destek sistemleri ve ekipmanları bünyesinde barındırıyor. Yeni Duster, yeni elektrik takviyeli direksiyon ile birlikte sunuluyor. Direksiyonu döndürmek için gereken gücün yüzde 35 oranında azaltılması, özellikle park etme sırasında faydalı oluyor. Dönüş çapının yüzde 6 oranında azaltılması ile birlikte şehirlerde, yüksek hızlarda ve virajlı yollarda daha hızlı bir direksiyon tepkisi ve gelişmiş manevra kabiliyeti sağlanıyor. Duster, otoyollarda daha güvenli bir sürüş

4x2 ve 4x4 versiyonları bulunan Duster, aynı zamanda gerçek bir SUV'un konforunu ve off-road becerisini bünyesinde barındırıyor.

için araç hızına göre direksiyon takviyesi oranını değiştiren bir sistem içeriyor. Bu, özellikle arazi koşullarında büyük fayda sağlıyor.

Yeni Duster, bir önde, iki adet yanlarda ve bir adet arkada olmak üzere dört kameradan oluşan 360° görüş kamerası sistemine sahip. Sistem, sürücünün araç çevresindeki alanı görmesini sağlıyor ve park etme konusunda son derece faydalı oluyor. Ön tekerleklerin açısının rahat görülebilmesi için yan aynaların altına yerleştirilmiş kameralar bulunuyor.

PEUGEOT EXPERT TRAVELLER

Peuget Expert Traveller, Türkiye'ye hızlı bir giriş yaptı ve kullanıcıların gönlünde taht kuracak gibi görünüyor.

Yazı: Buğra Özkan

Peugeot, özellikle son yıllarda en hızlı değişime ve gelişime uğrayan markalardan bir tanesi... Bunun en yakın örneklerinden biriyle beraberiz; Peugeot Expert Traveller... Fonksiyonel otomobiller denilince Peugeot markası aklımızda yer etmeye başladı. Test konuğumuz olan Expert Traveller Combispace segmentinde şık tasarımı, kullanışlı yaşam alanı ve motor şanzıman kombinasyonu ile büyük ses getirebilecek bir model.

Peugeot'un yeni özgün tasarımına yer verilen model, düz burun yapısıyla güçlü bir görünüme eşlik ediyor. Yeni nesil ön panjur ve LED far grubu, bu modeli SUV kardeşleri ile benzer bir forma bürüyor. Tasarımı ile merak uyandıran Expert Traveller, yolda ilerlerken meraklı gözleri üzerine çekmekle kalmıyor, diğer kullanıcılar tarafından bu merakın dile getirilmesine kadar ilerliyor.

Gelelim bu meraka ışık tutmaya...

Peugeot Expert Traveller 8+1 kişilik oturma kapasitesine sahip. Beş adet kapıya sahip olan modelin yan kapıları araç anahtarı ve konsol üzerindeki tuşlar vasıtasıyla açılabiliyor. Yani herhangi bir taraftan binmek veya yükleme yapmak istediğinizde seçim size kalıyor. 1.9 litrelik tavan yüksekliği ile kapalı otoparklara girebilen otomobil, bu avantajını geniş baş mesafesi olarak içeriye yansıtıyor. İster bir spor programı, ister seyahat isterseniz de yük taşımacılığı için uygun pozisyon, katlanabilir ve sökülebilir fonksiyonel koltuklar sayesinde gerçekleştirilebiliyor. Araç, VIP iç tasarım için de oldukça uygun bir yapıya da sahip. Ayrıca arka bölümde iki adet ayrılmış cam tavanın ve

klima kumandalarının varlığı ferahlık hissiyatını yukarılara taşıyor. Peugeot Expert Traveller'da markanın yeni nesil EMP2 platformu kullanılıyor. Bununla birlikte model MacPherson ön süspansiyonları ile günlük otomobil kullanırmışçasına konfor etmenleri sunuyor. Ruhsata işlenen otomobil ibaresi ile 15 Temmuz Şehitler Köprüsü gibi ticari araç geçişine izin vermeyen yolları kullanabiliyorsunuz.

Otomobilin kullanımı, elektrik destekli direksiyon sayesinde şehir trafiğinde kullanıcısını yormayan bir karaktere sahip. EAT6 otomatik şanzıman ve 2.0 litrelik dizel motor kombinasyonu ile arka tekerleklere güç aktaran Traveller, kesintisiz bir sürüş sunuyor. Bu modelle binek otomobiller seviyesinde bir yakıt tüketim verisi elde edilebiliyor olması ise göze oldukça iyi geliyor. Kullanım sırasında Apple CarPlay ve Android Auto destekli ekranda navigasyon, müzik ve telefon bağlantısı yapılabiliyor. Modelde rastladığımız tek eksiklik ise ön konsoldaki eşya gözlerinin rakiplerine kıyasla biraz geride kalması. Gündelik kullanım ve her türlü aktiviteye eşlik edebilen yapısı ile Peugeot Expert Traveller 142 bin 400 TL'lik başlangıç fiyatına sahip. Test otomobilimizdeki tam otomatik şanzıman ve 180 HP gücündeki motor seçeneği ise 154 bin 900 TL'ye satın alınabiliyor.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1997 cc dizel
Beygir gücü:	180 HP / 3750 d/d
Tork:	400 Nm / 2000 d/d
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s hızlanma:	9.8 sn
Ortalama tüketim:	5.9 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	980 Lt
Boş ağırlık:	1719 kg
Fiyat:	154.900 TL

VOLKSWAGEN ARTEON R-LINE

Volkswagen Arteon, Coupe formlu dört kapılı otomobillere sportif R-Line donanım seviyesi ile iddialı bir giriş yaptı.

Yazı: Buğra Özkan

Arteon, her ne kadar Passat modelinin zarif tasarımlı versiyonu olan CC'nin yeni nesli gibi bir algı uyandırıyor olsa da Volkswagen markası tarafından tamamen yeni bir model olduğu belirtiliyor. Burada en belirgin detaylar, Arteon'un Passat modeline kıyasla 5cm uzun olan aks mesafesi, yeni dış tasarım dili ve geliştirilmiş teknolojik özellikleri oluyor. Audi A5 Sportback ve BMW 4 Serisi Grand Coupe gibi güçlü premium modelleri gözüne kestiren Arteon, zaten ana akım çizgisinin üzerinde konumlanan Volkswagen markasının basamaklarını aşan bir modeli.

Tasarımsal anlamda konsept bir otomobil görüntüsüne sahip olan Arteon'un bu görünümünde, geniş ön ızgarayla kusursuz bir uyum içinde birleşen ön LED far grubunun ve çamurluk bölümüne taşan geniş kaputun büyük payı var. Agresif ve dikkat çekici ön tasarım, profilde de coupe tasarımı olarak kendini gösteriyor. Özellikle R-Line donanım seviyesi ve sarı renk seçeneği ile gözleri üzerine toplayan Arteon son yılların en iyi tasarımlarından birisine imza atıyor. Modelin arka kısma doğru alçalan tavan çizgisi sportifliği vurgularken, çerçevesiz yan camlar otomobile sportif ve çekici bir hava katıyor. Modelin arka bölümünde ise ince yapılı farlar dikkat çekiyor. Volkswagen markasında yeni Golf'le tanıştığımız kayar yapılı sinyal lambaları Arteon'da da yer alıyor. Kolay açılabilir 563 litrelik bagaj hacmine sahip olan fastback model seyahat için kullanışlı bir alan sunuyor.

Arteon'un iç mekanında kardeşi Passat'tan izler görmek mümkün. Dış tasarımına oranla her ne kadar büyük bir inovasyon görülmüyor olsa da oldukça geniş, kullanışlı ve teknolojik bir yaşam alanı olduğunu belirtmek gerekiyor. R-Line donanımla birlikte alt kısmı düzleştirilmiş direksiyon simidi oldukça sportif görünüyor. 9.2 inç büyüklüğündeki dokunmatik multimedya ekran tamamen analog tuşlardan arındırılmış ve en büyük sorunlardan birisi olan ses açıp kapatma özelliğini başarılı bir şekilde gerçekleştiriyor. Bununla birlikte sistem direksiyon üzerindeki tuşlar vasıtasıyla yönetilebildiği gibi sürücü göstergesine de yansıtılabiliyor ve istendiğinde navigasyon

sistemini buradan takip edebiliyorsunuz. Arteon ergonomi konusunda da oldukça cömert. Orta bölümdeki iki adet bardaklık ve kapı içlerindeki alanlar oldukça yeterli ancak vites topuzunun önünde konumlandırılan alanda büyük telefona sahip kullanıcılar için yetersiz alan bulunuyor. Modelin en büyük artısı arka koltuklardaki diz mesafesinin standartların üzerinde oluşu... Baş mesafesi konusunda ise modelin coupe tasarımından gelen kısıtlı bir alan bulunuyor ancak standartları karşıladığı söylenebilir. Orta koltuğun ortasında iki bardaklık gözü olan kol dayama açılabiliyor ve buradan bagaja erişim de sağlanabiliyor.

Volkswagen Arteon ülkemizde iki farklı donanım ve yine iki farklı motor gücü seçeneği ile sunuluyor. 2.0 litrelik 150 HP gücündeki versiyon ön tekerleklerden çekiş sistemine, 240 HP'lik versiyon ise 4Motion adı verilen dört tekerlekten çekiş sistemine sahip. Test konuğumuz olan Atreon 2.0 litrelik 240 HP güç ve tam 500 Nm tork üreten bir üniteye sahip. Gücünü alt devirlerden itibaren gösteren motor, 1828 kg ağırlıktaki otomobili 0'dan 100 km/s hıza 6.5 saniye gibi kısa bir sürede ulaştırıyor. Tabii burada 7 ileri otomatik DSG şanzımanın büyük bir payı bulunuyor. Kesintisiz güç aktarımı sağlayan bu şanzıman direksiyon arkasındaki kulakçıklar vasıtasıyla kontrol edilebiliyor. Model hızlanmak için an kolluyor. Hem kalkışta hem de ara hızlanmalarda koltuğa yaslayan bir ivmelenme hissettiriyor. Modelin ayarlanabilir aktif şasi kontrol sistemi ile ekonomik, konforlu ve sportif sürüş modları arasında vitesin solundaki buton vasıtasıyla hissedilir değişimler yapılabiliyor. Otomobil dinamiklerini test ettiğimiz spor modunda premium otomobillere yakın bir yol tutuşu sağlıyor. Tabii üst sınırlarda boyutlar neticesinde bir nebze gövde salınımı hissedilebiliyor. Direksiyon tepkileri net ancak bir derece hissiyatsız... Karma yakıt tüketimi olan 5.9 lt/100 km'lik değer ekonomik kullanımlarda rahatlıkla yakalanabiliyor.

Sportif tasarımı ile tüm dikkatleri üzerine toplayan Volkswagen Arteon, bu heyecanı aynı oranda iç mekanına yansıtamıyor olsa da modern bir tasarıma sahip. Güçlü ve bir o kadar da ekonomik motoru ile premium otomobil kitlesini hedefleyen Arteon'un, 344 bin 200 TL'lik fiyat etiketi ile ülkemizde kabul görmesi biraz zaman alabilir.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1968 cc dizel
Beygir gücü:	240 HP / 4000 d/d
Tork:	500 Nm / 1750-2500 d/d
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum hız:	245 km/s
0-100 km/s hızlanma:	6.5 sn
Ortalama tüketim:	5.9 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	563 Lt
Boş ağırlık:	1828 kg
Fiyat:	344.200 TL

FIAT EGEA 1.6 MULTIJET2 AT6

Sınıfının en çok tercih edilen otomobili Fiat Egea, bireysel kullanıcıları hedefleyen ve en üst donanım seviyesi olan Lounge Plus ile çıtayı yukarıya taşıyor.

Egea Sedan, tasarımsal anlamda oldukça şık bir karaktere sahip. Bu özelliğini kaputunun üzerindeki şişkin çıkıntı ve tavanda tam tersi şeklinde devam eden detayı ile gösteriyor. Önden bakıldığında ise ortaya doğru incelen far yapısı ve krom kaplamalarla çerçevelendirilmiş sis lambaları otomobile agresif bir karakter katıyor. Krom detaylarla şekil alan ön panjur kalite algısına büyük ölçüde katkıda bulunuyor. Lounge Plus donanımında projeksiyon tip farlar ve LED gündüz farları artık standart olarak sunuluyor. Karartılan arka camlar da seçkin görünümü pekiştiren bir donanım olarak dikkat çekiyor.

Profilden bakıldığında, günümüz trendlerinden çift renkli alaşım jantları, krom kapı kolları ve arkaya doğru uzanan şık çizgisi ile dikkat çekiyor. Arka kısımda ise İtalyan tasarımı kendini gösteriyor. Üç boyulu, c formundaki stop lambaları otomobili sınıfından farklı farklı bir havaya sokarken, bagaj kapağının orta kısmından geçen krom şerit kalite algısına katkıda bulunuyor. 520 litrelik bagaj hacmi ile Egea sedan, geniş bir aile yolculuğuna imkan tanıyor.

Fiat Egea Sedan Lounge Plus'taki en büyük yenilikse, yaşam alanında gerçekleşiyor. Yüksek kaliteli ve yumuşak dokulu malzemelerle geliştirilen yeni kokpit tasarımıyla birlikte, 7 inç boyutundaki dokunmatik tablet ekranlı multimedya sistemi Egea Sedan Lounge Plus'ta yerini alıyor. Kapı içlerinde mat siyah malzemelere yer verilirken, kokpit, direksiyon kumanda grubu ve vites körüğü çevresindeki krom dekorlar kalite algısını daha da yükseltiyor. Ayrıca koltuk döşemeleri de süet-kumaş kombinasyonu ile iç ortamdaki konforu tamamlıyor.

Arka kısımdaki diz ve baş mesafesinin oldukça iyi olduğu söylenilebilir. Okunaklı sürüş göstergeleri ve orta kısmında bulunan dikdörtgen şeklindeki yol bilgisayarının bütünlüğü eski Tofaş marka otomobillerin klasiğini anımsatıyor. Egea sedan, ergonomik bir alan sunuyor. Önde bulunan küçük eşya gözü ve vitesin arkasında bulunan bardaklıkları bu ergonomiye katkıda bulunuyor. Tabii bardaklıkların her ölçüye uygun olmadığı gerçeğini de söylemek gerekiyor.

Deri direksiyon simidi uygun bir tutuş hissiyatı uyandırıyor ve üzerindeki tuşlar yardımı ile hız sabitleyici, yol bilgisayarı ve multimedya ekranına erişim sağlanabiliyor. Göze çarpan farklı bir özelliği ise direksiyon arkasından müzik sistemi kumandalarına ulaşılabiliyor olması. Üst donanım seviyesinde sunulan elektrikli bel destek sistemi uzun yol sürüşlerinde uygun bir oturma pozisyonunun yanı sıra konfora da katkıda bulunuyor. Orta konsolda bulunan damarlı yapı kapı içlerinde devam ediyor. Ancak kapı kısımlarında sert plastik kullanılıyor.

Test otomobilimizin kaputunun altındaki 1.6 litrelik dizel ünite 120 HP güç ve 320 Nm tork değeri sunuyor. Bu ünite ile daha sorunsuz ve uzun vadeli bir kullanım sunulduğu düşünülebilir. Alt devirlerden itibaren canlılığını gösteren motor olarak üst devirlerde de canlı bir yapı sergiliyor. 1750 d/d bandında 320 Nm tork değeri ortaya çıkarken, 3750 d/d'da gelen 120 HP güç aracın sollama ve ani hızlanmalarda atak olmasını sağlıyor. Tabii ekonomik kullanımlarda elde ettiğimiz 6.5 lt/100 km ve performansı biraz olsun artırdığımızda karşımıza çıkan 9.1 lt/100 km'lik yakıt tüketim değerleri otomobilin değişken bir ekonomi karakterine sahip olduğunu gösteriyor. 6 ileri tam otomatik şanzıman, sarsıntısız ve sessiz bir şekilde vites değişimi sağlıyor. Manuel kullanım tercihinde ise vites kolu sola çekilerek vites değişimi sağlanıyor. Hızlanma performansı ve yakıt ekonomisi açısından ön plana çıkan özellikleri olmasa da gündelik kullanım için sessiz ve rahat bir kullanım sunuyor. Sürüş kalitesi ve yol tutuşu olarak güvende hissettiren yapıya sahip Egea sedan, donanım ve fonksiyonel karakteri ile göz dolduruyor. Egea, fiyat kalite orantısı olarak ön plana çıkmayı başaran bir model ve bunu da en çok tercih edilen kompakt sedan olarak kanıtlıyor.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1598 cc dizel
Güç:	120 bg / 3750 d/dak
Tork:	320 Nm / 1750 d/dak
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s hızlanma:	9.8 sn
Ortalama tüketim:	3.9 lt/100 km
Bagaj hacmi:	520 lt
Boş ağırlık:	1270 kg
Fiyat:	105.900 TL

FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST

Ford markasının en çok beğenilen modellerinden birisi olan Fiesta, yeni nesli ile duygulara hitap etmekte başarılı olabilecek mi?

B sınıfı Hatchback modeller arasında özel bir kullanıcı kitlesine sahip olan Fiesta, yeni nesli ile bu başarısını sürdürmekte kararlı gözüküyor. Boyutları büyüyen yeni Fiesta, ilk bakışta selefi ile benzer bir görünüme sahip olsa da tamamen yeni bir mimari ile yükseldi. Modelin yüzünde yeni gündüz LED grubu dikkat çekerken, tampon tasarımında sadeliğin ön plana çıkarıldığı görülüyor. Selefine göre 71 mm uzayan, 19 mm genişleyen ve 29 mm yüksekliği artırılan model, bu boyutları ile küçük bir Focus hatchback görünümüne bürünüyor. Profilde de daha akıcı çizgilere rastlarken, yükselen yapı burada göze çarpıyor. Modelin arka bölümünde, selefinde dikey olan far grubunun artık yatay bir forma büründüğünü ve böylece otomobilin genişleyen yapısından ipuçları verdiğini görüyoruz.

Otomobilin iç mekanında tamamen yeni bir tasarım bulunuyor. Titanium donanım seviyesi ile gelen Ford SYNC ara yüzlü dokunmatik mul-

timedya ekran kendini oldukça belli ediyor. Bu ekran ile birlikte otra kısımdaki tuş kalabalığı yerini sade bir görünüme bırakmış. Klima kumandaları oldukça iyi konumlandırılmış ancak kapatma tuşunun sağ tarafta olması kullanım kolaylığını bir nebze törpülüyor. Fiesta eşya gözleri konusunda cömert. Ortada bulunan LED aydınlatmalı iki adet bardaklık ve vitesin önünde yer alan bölüm yeteri kadar kullanışlı. İçeride krom ve piyano siyahı kaplamalar kalite algısını artırıyor ancak sert malzeme kullanılan kapı içleri B sınıfı bir otomobilin içinde olduğunuzu hatırlatıyor. Arka bölümde iki yolcunun seyahat edebileceği bir alan bulunuyor. Modelin arka baş mesafesi yeterli seviyede ancak Fiesta'nın gelişen rakiplerine oranla geniş bir diz mesafesi sunduğunu söyleyemeyiz. Otomobilin 292 litrelik bagaj alanı, rakiplerine kıyasla bir nebze geride kalmış. Bagajın altına gizlenmiş opsiyonel B&O PLAY ses sisteminin subwooferı burada bir alan kaplıyor ve arka koltukları yatırarak yer kazanılmak istendiğinde ne yazık ki düz bir alan bulunmuyor.

Test otomobilimizde 1.5 litrelik dizel motor görev alıyor. 85 HP güç ve 215 Nm tork değeri sunan bu motora 6 ileri manuel şanzıman şanzıman eşlik ediyor. Performans yönünden beklentileri karşılayan model, ekonomi konusunda da bir hayli başarılı... Performanslı kullanımda 6.5 lt/100 km, ekonomik kullanımda ise 4.6 lt/100 km'lik oldukça iyi karma tüketim değerleri elde ettik. Yerden yükselen Fiesta, selefindeki sevilen sürüş keyfini iyileştirilmiş bir seviyede sunmayı başarıyor. Ancak bu yüksek yapı, küçük gövde salınımlarını da beraberinde getiriyor. Buna karşılık ESP sisteminin otomobili yolda tutma konusunda başarılı olduğunu söylemek gerekiyor. Vites geçiş aralıkları kısa ve yumuşak karakterli olarak tasarlanmış. Bu yapı neredeyse otomatik vites seçeneğini aratmıyor. Fiesta'nın karakteristik sert süspansiyon sistemi oldukça iyi optimize edilmiş olsa gerek ki, yol tutuşunu artırırken tümsek ve çukur sarsıntılarını absorbe etmekte zorluk çekmiyor. 1.5 litrelik dizel motoru, üzerindeki opsiyonlar ve Titanium donanım seviyesi ile Fiesta 102.700 TL'lik segment ortalamasında bir fiyat etiketine sahip. ❁❁❁

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1499 cc dizel
Beygir gücü:	85 HP / 3750 d/d
Tork:	215 Nm / 1750-2500 d/d
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s hızlanma:	12.5 sn
Ortalama tüketim:	3.9 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	292 Lt
Boş ağırlık:	1191 kg
Fiyat:	102.700 TL

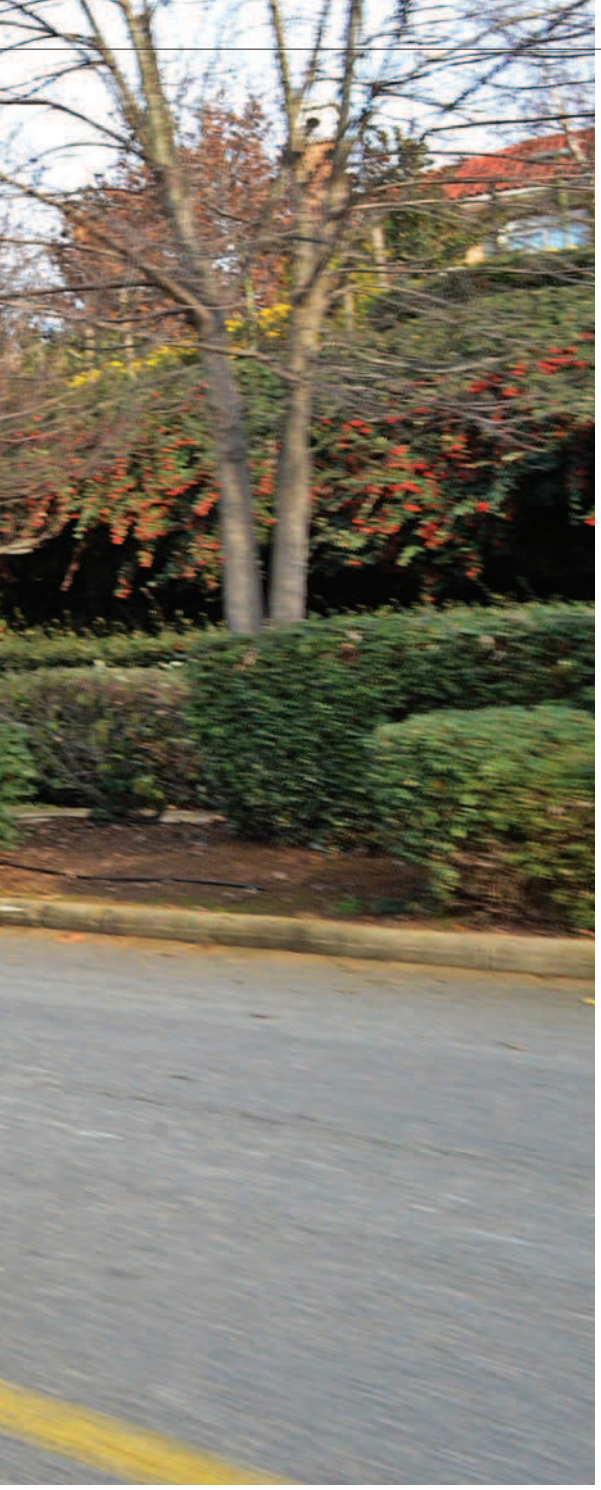
KIA NIRO HYBRID

Her geçen gün kızışmaya başlayan Hibrit rekabetinde Kia Niro Hybrid'de yerini aldı.

Yazı: Buğra Özkan

Kia'nın kompakt SUV modeli Niro, çok ciddi bir rekabete dahil oldu. Türkiye'de ve dünyada en hızlı büyüyen segmentlerden birisi olan kompakt SUV ve günümüzde birçok markanın yönelmeye başladığı hibrit modelleri karşısına alan Kia Niro önemli bir boşluğu dolduruyor. Sade ve akıcı tasarıma sahip olan Niro'da ağabeyi Sportage'da olduğu gibi yeni nesil ön ızgaraya yer veriliyor. Modelin ön ve arka tamponunda yer alan L formlu krom detaylar kalite algısına katkıda bulunurken, ön tampon kenarlarındaki hava girişleri sürtünme katsayısını aşağılara çekerek yakıt tüketimi ve hızlanma performansına katkıda bulunuyor. Ön bölümde çamurluğa uzunan LED far grubu ise otomobilin sportif karakterine vurgu yapıyor. Profilden bakıldığında yüksek omuz çizgisi, krom detaylı kapı kolları, tavan tayları ve camların üzerinde yer alan kaplamalar konfor ve kalite algısından ipuçları veriyor. Arka bölümde de sportif tasarım çizgisi devam ediyor. Burada da yatay formlu LED far grubu, rüzgarlık ve metal renkteki tampon koruyucu modelin güçlü görüntüsünü sergiliyor.

İç mekanda kaliteli malzemeler bizleri karşılıyor. Kia modellerinden alışkın olduğumuz bolca donanım Niro Hybrid'de de karşımıza çıkıyor. Yeterli seviyede eşya gözü, oldukça geniş diz ve baş mesafesi sunulduğunu söyleyebiliriz. Isıtmalı ön koltuklar, ısıtmalı deri direksiyon simidi, sunroof ve arkada havalandırma çıkışları segmentinin üzerinde birçok konfor öğesi sunuluyor. Standart olarak 5 inçlik multimedya ekranı bulunurken, üst donanım seviyelerinde bu ekran 7 inç büyüklüğüne çıkartılabiliyor. Bu sistem üzerinden Android Auto ve Apple CarPlay desteği ile akıllı telefon bağlantısı sağlanabiliyor olması Niro'yu rakipleri ile aynı seviyeye getiriyor. 4.2 inçlik sürüş ekranı üzerinden aracın batarya doluluk oranı anlık ve ortalama tüketim gibi yol bilgilerine erişilebiliyor ve bu ekranın oldukça şık göründüğünü söylemek gerek. Vites kolunun önünde konumlandırılmış eşya gözü üzerinden kablosuz şarj özelliği ile



uyumlu akıllı telefonlar şarj edilebiliyor. Modelin yükleme alanına baktığımızda 427 litrelik bagaj hacmi sınıf standartlarını karşılayacak seviyede.

Niro Hybrid'de 1.6 litrelik 105 HP güç ve 147 Nm tork üreten benzinli motora 43.5 HP güç ve 170 Nm tork değerine sahip manyetik tip elektrik motor eşlik ediyor. Her iki motor da devredeyken 141 HP güç elde ediliyor. Bu gücünü 6 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman ile yola aktaran model, 11.5 saniyelik bir 0-100 km/s değeri sunuyor. Performanstan çok ekonomiyi gözeten motor, 3.8 lt/100 km'lik bir karma tüketim değerine sahip. Bu değer, frenlemeden elde edilen enerjiyi bataryalara depolayarak uygun hızlarda kullanıma sunan elektrik motorunun kullanımı ile zorlanmadan elde edilebiliyor. Modelin bir de spor modu bulunuyor. Vites kolunu sola çekerek sürüş dinamiğini artırmak mümkün oluyor. Yumuşak yapılı süspansiyon sistemi, elektrikli motorun sessizliği ile birleştiğinde ise üstün bir konfor yakalandığını söyleyebiliriz. Hem önde hem de arkada seyahat eden yolcular için Kia Niro oldukça iyi bir seviyede konfor sunuyor. ❁❁❁❁

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1580 cc benzin/elektrik
Beygir gücü:	141 HP @ 5700 d/d
Tork:	265 Nm @ 2400 d/d
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	162 km/s
0-100 km/s hızlanma:	11.5 sn
Ortalama tüketim:	3.8 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	427 Lt
Boş ağırlık:	1425 kg
Fiyat:	153.400 TL

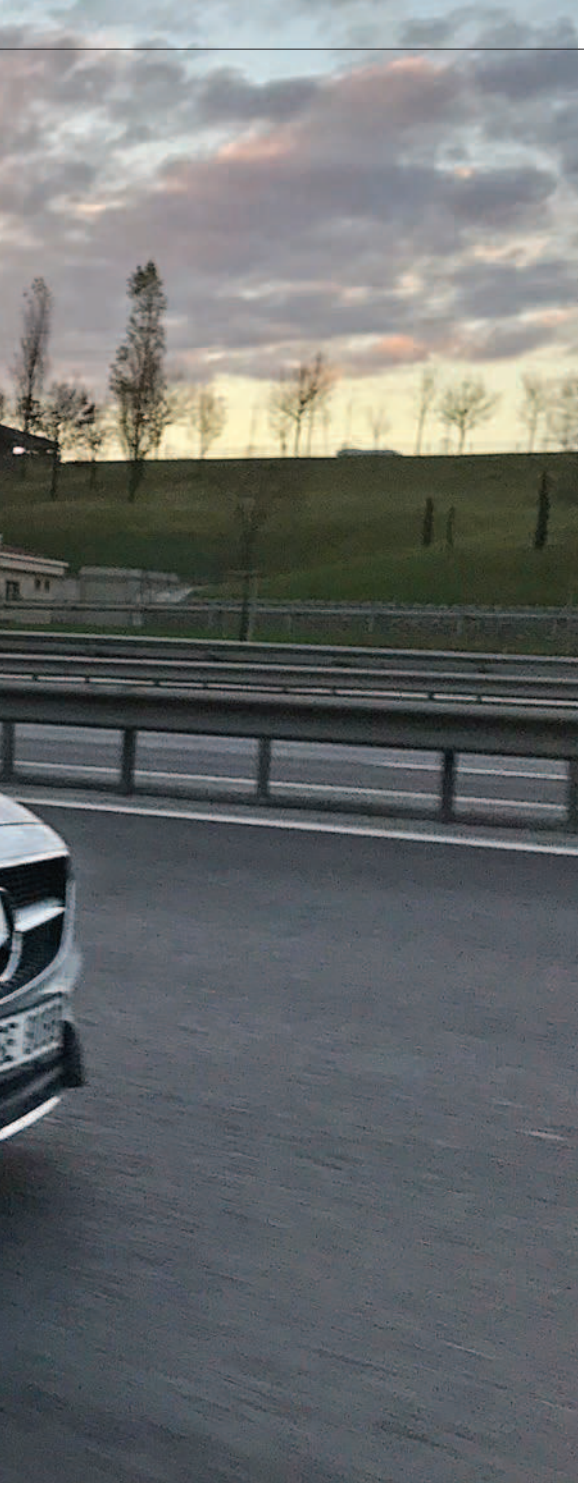
MERCEDES-BENZ E300 COUPE

Lüks coupe rekabetine renk katan en önemli modellerden birisi olan Mercedes E300 Coupe test konuğumuz.

Yazı: Buğra Özkan

Mercedes'in iki kapılı model ailesinin en yeni üyesi E Serisi Coupe geçtiğimiz aylarda Türkiye'ye giriş yaptı ve büyük beğeniyle karşılandı. S Coupe ve C Coupe arasında konumlanan E Serisi Coupe, markanın en özel serisi üzerine inşa edildi. Tasarım hatlarıyla Sedan kardeşinden ayırt edilebilen çok yöne sahip olan E Serisi Coupe'de ilk olarak göze çarpan, kaputunun üzerindeki iki adet çıkıntılı tasarım çizgisi oluyor. Bu detaylar dışarıda olduğu gibi direksiyon başında da bu güçlü bir görüntü oluşturuyor. Diğer detaylara değinecek olursak, ön panjurun ortasında büyük ve hemen üzerinde yer alan imza niteliğindeki Mercedes-Benz logosu modelin prestijli yönlerini simgeliyor olduğunu görebiliyoruz. Otomobilin sportif karakteri ön tampon tasarımı ile devam ediyor. Geniş hava girişlerine sahip olan ön tampon, keskin hatları ile dikkat çekiyor. Modele profilden bakıldığında özgün detaylar görmek mümkün. Arkaya doğru alçalan omuz çizgisi modelin Coupe karakterini sergiliyor ve burada sedan kardeşinden tamamen ayırt edilebildiğini gösteriyor. Arka bölümde ise ağabeyi S Serisi Coupe ile benzer detaylar bizleri karşılıyor. Yatay konumlandırılan far grubu modelin bir hayli dikkat çekici görünmesini sağlıyor.

İç mekanda Sedan kardeşi ile farklı olarak havalandırma kanallarında daha sportif detaylara yer verildiği görülüyor. Coupe bir otomobil



için oldukça geniş bir yaşam alanına yer verilen E300 Coupe'de, temas kurulan birçok detayda kaliteli yumuşak malzemelere rastlanıyor. Deri, ahşap kaplama ve bir analog saatin yer aldığı modelde klasik bir kusursuzluk hissi bulunuyor. İki adet devasa ekran üzerinden navigasyon, araç bilgileri, iç aydınlatma ve head-up gösterge gibi birçok fonksiyona erişim sağlanabiliyor. Bu ekranlar direksiyon üzerinden ve konsolun ortasında yer alan iki farklı kumandadan alternatifli bir şekilde kontrol edilebiliyor. Arkada oturanlar için otomobilin uzun aks mesafesi neticesinde kompakt sedan otomobillere yakın yeterli bir seviyede diz ve baş mesafesi sunuluyor. Bu bölümün orta kısmında ise iki bardaklığın yer aldığı bir konsol bulunuyor; yani bu otomobilde maksimum dört kişi seyahat edebiliyor.

Gelelim E300'ün sürüş özelliklerine... Daha önce Sedan versiyonun serte dönük süspansiyonları kimileri tarafından eleştiriye uğramıştı. Ancak Coupe modelde görüyoruz ki bu karaktere sahip olan süspansiyon sistemi sportifliği tetikliyor. Virajlarda, ani kalkış ve duruşlarda dahi net karakterinden ödün vermeyen süspansiyon sistemi konfor ve sportifliği aynı potada buluşturuyor. Ülkemizde biri benzinli, diğeri dizel olmak üzere 2.0 litrelik iki farklı motor seçeneği ile satışa sunulan Mercedes E Serisi Coupe, arkadan itişli ve dizel seçenekte 4Matic ismi verilen dört tekerlekten çekiş sistemi ile tercih edilebiliyor. Test konuğumuz E300'ün kaputunun altında 2.0 litrelik turbo beslemeli benzinli motor görev alıyor. 245 HP güç ve 370 Nm tork değeri sunan ünite, 9 ileri G-Tronic şanzıman ile gücünü arka tekerleklere aktarıyor. 1300 d/d gibi düşük bir devirde tork akımına başlayan otomobil, hızlanmak için istekli ve 5500 d/d'da

245 beygir gücü koltukta hissetmek oldukça keyif veriyor. Sportif sürüşler için Sport+ moduna geçtiğimizde, üst devirlerdeki vites değişimi esnasında arkadan gelen küçük egzoz patlamaları eğlenceyi artıyor. Vites geçişleri akıllı ve sarsıntısız gerçekleşiyor. Modelin direksiyon tepkileri net ve kullanım konusunda ağırbaşlı bir karaktere sahip... E300 Coupe, oldukça konforlu ve sportif bir sunarken yakıt tüketimi konusunda da gücüne ve ağırlığına oranla 9.5 lt/ 100 km'lik kabul edilebilir bir karma tüketim verisi sunuyor. 458 bin 300'lük başlangıç fiyatı ile satışa sunulan E Serisi Coupe, test otomobilimizdeki donanımlarla birlikte 472 bin 400 TL'lik bir fiyat etiketine sahip.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1991cc turbo benzinli
Beygir gücü:	245 HP / 5500 d/d
Tork:	370 Nm / 1300-4000 d/d
Şanzıman:	9 ileri otomatik
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s hızlanma:	6.6 sn
Ortalama tüketim:	7.2 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	385 Lt
Boş ağırlık:	1705 kg
Fiyat:	472.400 TL

KIA SPORTAGE GT-LINE

Kia'nın en beğenilen modellerinden Sportage, dördüncü nesliyle markanın elini çok daha güçlendireceğe benziyor.

Yazı: Buğra Özkan

Kia'nın SUV sınıfındaki en çok satan modeli Sportage, yenilenen versiyonuyla çok daha modern ve çekici bir havaya bürünmüş. Modelin ön tarafından bakıldığında kaslı yapısı, geriye doğru uzatılan far grubu ve kaplan burnu olarak adlandırılan ızgara yapısı aracı oldukça sportif gösteriyor. Küp şeklindeki sis farları da bu görüntüyü daha da güzelleştiriyor ancak bunlar sadece GT-Line donanım paketiyle birlikte geliyorlar. Profilinde büyük değişimler olmayan aracın arka tarafındaki LED teknolojisine sahip yatay stop lambaları ve bunları birleştiren parça çok hoş görünüyor.

Aracın iç mekanına geçtiğimizde de güncel yakalamış bir kokpit bizleri karşılıyor. Burası ergonomi açısından oldukça başarılı; konsolun ortasındaki dokunmatik ekranın da buna katkısı büyük. Arka taraftaki yolculara iyi diz ve baş mesafesi sunan Sportage'nin 466 litrelik bagaj hacmi de sınıfının beklentilerini karşılıyor.

Ülkemize 1.6 litrelik benzinli ve 2.0 litrelik dizel olmak üzere iki farklı motorla getirilen Sportage'nin benzinli üniteleri arasındaki en

güçlü versiyonu test konuğumuz oldu. 177 HP güç ve 265 Nm tork üreten bu turbo beslemeli ünite, sadece 7 ileri DCT otomatik şanzımanla ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle alınabiliyor. Araçla yaptığımız testlerde 100 km'de ortalama 9.8 litrelik bir yakıt tüketim değeri elde ettik ancak bu değer daha aşağılara çekilebilir. Kia Sportage'nin sürüşünde en beğendiğimiz özellikler aracın ses yalıtımı, direksiyon sistemi ve iyi ayarlanmış süspansiyonları oldu. Sport modunda hem gazı hem de direksiyonu daha iyi tepkiler veren modelin şanzımanı da oldukça başarılı bir grafik çiziyor. Normal modda da direksiyonunun yumuşak yapısıyla sürücüsünü rahat ettiren model, sürücüsünün çok keyifli zamanlar geçirmesini sağlıyor. Test aracımızın fiyatı 133.700 TL.

❁❁❁

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1591 cc Benzinli
Beygir gücü:	177 HP @ 5500 d/d
Tork:	265 Nm @ 1500-4500 d/d
Şanzıman:	7 ileri DCT otomatik
Maksimum hız:	201 km/s
0-100 km/s hızlanma:	9.1 sn
Ortalama tüketim:	7.5 Lt / 100 km
Bagaj Hacmi:	466 Lt
Fiyat:	154.900 TL

SEAT ARONA

Ibiza'nın stillerini ve mekanik özelliklerini yeniden oluşturuyor ve giderek daha kalabalık hale gelen SUV sektöründe savaşmaya hazır. Sürüş hoş, iyi performans ve az yakıt tüketiyor.

Seat tasarımının başkanı ve halihazırda İbiza'nın babası Alejandro Mesonero'nun eli yeni bir merkez oldu. Arona bunu hemen ispatlıyor: modern, genç ve 414 santimetre uzunluğunda olan B-SUV dünyasında, bir forsluluk anı yaşanıyor. Kesinlikle rakip sıkıntısı yok ve dahası da geliyor - sadece grupta kalmak için Volkswagen T-Roc'ten başlıyoruz - ancak Arona, kendi alanını genişletmek için doğru silahlara sahip görünüyor. İbiza'nın mekaniğinde, kısmen de olsa stilini tekrar gözden geçiren, ancak yolcu bölmesinin boyutunu ve sürüş konumunu etkileyen 11 cm ekstra yüksekliğiyle doğdu. İşte, bundan başlayalım.

ARKADAKİ İKİLİ

Arona'da sedan üzerinde olduğundan beş santimetre daha yüksekte oturuyorsunuz. Çok değil, ancak az da değil: Ibiza'dan daha kolay ve arabadan inip ayrıcalıklı bir bakış açısının tadını çıkarmak için yeterli. Bununla birlikte, sürüş konumu İbiza'nınkinden de farksız: Koltuğun zeminden uzaklığı, direksiyon simidi eğimi ile aynıdır. Böylece, burada bile, yarım ayaklı bacaklarla sürüşe son vereceksiniz, bu da rahat bir koltuk tarafından desteklenmekte, doğru noktada kuşatılmakta ve iyi desteklenmektedir. Daha iyi bir ön görünürlüğün öngörülebilir farkı ile.

Konsol, büyük merkez bir şeridin aksine, iç mekana ton ve renk katıyor. Merkezde örnek bir şekilde entegre edilmiş multimedya sisteminin 8 inç ekranı güzel bir şekilde görüntüleniyor. Daha da aşağıda, otomatik klima ve yüksek eğimli konsol kontrolleri bulunuyor; dinamizmin dokunuşundan nasibini almış şekilde.

Önümüzde oturanlara yer verildiğine göre, arka koltuklara geçelim. İki alanda gerçekten iyi, ancak arka tarafın genişliği (126 cm), uzun mesafeler için üç kişi olarak yolculuk etmeyi

caydıracak gibi. Bununla birlikte, yükseklikte herhangi bir sorun yok (hatta ortalamadan daha uzun olanlar için bile) ve bacaklar için bolluk mevcut. Yük kapasitesi konusunda, diğer B-SUV'lardan aşağı kalır bir yanı yok.

KÜÇÜK AMA DÂHİYANE

Bu üç silindirli turbo motor Arona için doğru motor. Hafif olduğu kadar kompakt olan, iyi bir güce sahip (115) ve daha da fazla sayıda tork (200) sunuyor. Ve o zaman, aracın kesinlikle düşük kütlesi ile kombine edildiğinde çok etkili - test koşullarında yalnızca 1275 kilogramdan bahsediyoruz - ve büyük bir yakıt deposuyla hem aracın hem de sürücünün yakıt tüketimi üzerinde olumlu etkisi olacaktır. Küçük İspanyol Suv çok az yakıt harcıyor: Kentte, özellikle Etkili ve pek de rahatsız edici olmayan Start & Stop özelliği sayesinde, şehir dışı yollarda 18'den fazla yükselen yaklaşık 16 km/l değer kazanıyor. Karayolu üzerinde sonuçlar biraz daha dramatik: aerodinamik katsayıları 12-13 km/l'de pek işe yaramıyor.

CANLI VE EĞLENCELİ

Arona'nın değerleri ilginç. İspanyol SUV, 0-100 km/saat hızında on saniyenin altında bir sürede ulaşıyor ve son sayıda test edilen Hyundai Kona 1.0 T-GDI ve öncesinde sözü edilen Citroën C3 Aircross Pure Tech 110 gibi piyasaya sürülen iki yarışmacıyı da geride bırakıyor. Saf sayısal sonuçların ötesinde, tüm bunlar trafikte güzel bir kolaylıkla ve belirli bir güç rezervine sahip hoş bir hisle hareket etmek demektir.

Yapı, konfor ve sürülebilirlik arasında iyi bir uzlaşıdan ibaret şekilde tasarlanmış. Süspansiyonlar, çok yumuşak olmasa da, yolcu bölmesini yoldan izole eder. Aslında, üç silindirli motor, karayolu üzerinde, aerodinamik menşeli olan her şeyden çok daha az gürültü yapar; o kadar ki, belirli bir gürleyen ve her şeye sorduğunuzda pürüzlü bir iplik dışında, varlığını neredeyse unutarak sonuçlanabilir.

Arona, yolda güvenliği hemen yola bulaştırıyor. Aşırı bir dönme mevcut değil ve bu nedenle viraj almaları gayet hızlı ve kararlı. Bekleme limitleri oldukça yüksek ancak bu otomobil hakkında en çok sevdiğimiz şey, sürücünün komutlarına iyi bir hızlanma ile karşılık verdiği ve bu da gerektiğinde geçerliliğini koruyor olmasıdır. Sonuçta, dinamik karakteri gerçekten olumlu olmaktan fazlasına sahip.

Günlük sürüşte direksiyonu takdir edersiniz, yeterince hazır ve oldukça hassas. Dolayısıyla, bir rotayı belirlediğinizde, küçük ve sinir bozucu düzeltmelere müdahale etmek zorunda kalmazsınız. Daha ağır ve daha hassas olmasını tercih ederdim, bununla birlikte, araba türüne bakılacak olursa, (kentte araba kullanmak, park yerleri vs.) durumları kesinlikle daha sıktır ve hafiflik pek de takılmayacak bir hal alıyor. ❁❁❁❁

AUDI RS5

Günlük yaşantısına uyum sağlama kolaylığı amaçlanırken bazı şeyler unutulmamalıdır: sürüş keyfi. Mutlak performans ve her şeyden önce bunu zorluk çekmeden sunma becerisine hayran kalacaksınız.

Modern çağın yüksek performanslı Audi'si RS5, Ingolstadt'ın tüm sportifliğinin atasıyla diğerlerinden daha fazla bağlantılı olanı. Dört (kesinlikle küçük harfle) o zamana kadar yalnızca bir sayıyı belirtmek için ülkemizde (İtalya'da) hapsedilmiş kalmışken onlar 1980 yılında bu sözcüğe eşsiz bir duygu ve dünya verdi. İki model arasındaki benzerlikler oldukça hassas ve ideal: Tasarım tarafında farklılıklar olsa da atasının RS5'in hayal bile edemeyeceği bir kariyeri mevcut. Bununla birlikte, her ikisi de her biri kendi zamanı için Dinamik nitelikler açısından firmanın programatik manifestosunu temsil etmektedir. Daha da güçlü Audi'lerin; misal RS6'nın varlığı bile fark etmez: güzel bir rehber, bu vurgulanmalı, beygir gücü değil. Ancak son Audi, 450bg gücüyle öncekinden ne eksik ne fazla. Ancak mimari farklılıkları onu ileriye taşıyor.

ELEGANT DİNAMİZM

Dahası, daha yakından incelendiğinde, ortaya çıkan model hakkında söyleyecek çok fazla şey de yok: klasik anlamda amaçlanan komutlar ile sistem arasındaki mükemmel multimedya entegrasyonundan başlayarak, ergonomi açısından mükemmel nitelikler içeride varlığını devam ettiriyor. Audi Sanal kokpitinin öncü bir rolü olduğu mükemmel bir anlayış, üç yıldan fazla sürenin sonunda yıkıcı geçerliliğini sürdürmeye devam ediyor. Geri kalanlar için, RS5'in karakteri, birçoğu için güzel koltuklar, süet kaplı direksiyon simidi veya küçük ve büyük karbon liflerinin ahengi gibi ayrıntılar kadar doludur. Hep birlikte, bu şeyler algıyı zarif ve asla vahşi olmayan bir dinamizm haline getiriyor. Aynı anda basit ve etkili bir şekilde özetleyecek olursak: bu Audi'de her şey gerçekten iyi.

DEĞİŞEN KARAKTER

450 beygir gücüne geri dönelim ve ilk RS5 ile aynı olduklarına dikkat edelim. Açıklamada niteliksel olmaktan ziyade sayısal terimler geçerli çünkü günümüzde boyutları küçültme ve süperşarj eğiliminde olan üç litrelik bir V6'dan doğuyor; daha önce ise yüksek rejime talip olan görkemli bir V8 tarafından sağlanıyordu. Taraftarlar için söylediklerim prensip olarak küçük bir ölüm fermanıyla eşdeğer: karakter açısından bakıldığında, aslında, 6.750d/d rotorlu bir altı silindirli turbo, 8.000d/d'in üzerinde problemsiz dans yeteneğine sahip sekiz silindirli bir üniteyi neredeyse unutturabilir. Ancak bu oldukça romantik bir konudur.

Duygular ve hissettirdikleri(ki bu da herhangi bir nedenle hafife alınmamalıdır)bir yana, önümüzde mantıklı bir bakış açısıyla ileriye doğru atılan adımlar vardır: performans değerleri büyüdü ve tüketim kayda değer bir şekilde düşürüldü. Bunlar sadece birkaç tanesi.

SIFIR SIKINTI

V6'nın önceki nesillere oranla 31 kilo hafif olması, mevcut seriye geçişte kaydedilen toplam 60 kg'lık ağırlık kaybının yaklaşık % 50'sini temsil ediyor. Ve bu yeterli değilse, arabayı bir karbon tavanla sipariş ederek daha da hafifletebilirsiniz. Bu ayrıntıların ötesinde, manevra kabiliyeti konusundaki ilerleme açıkça ortadadır. Yeni RS5 kesinlikle eğrilere ayrılmış ve bu da normal koşullarda% 60 oranında arka tarafa giden torkun dağılımına yardımcı oluyor. Tüm zamanların rakibi BMW M4'ten daha keskin değil yapmak için yeterli değil, ancak bir anlamda bunun istendiğinden şüpheleniliyor: Otomobiller kendiliğinden doğmuyor ve Audi'nin müşterilerinin beğenilerini daha iyi yorumlamak için yaptıklarını bir şekilde hayal etmek zorundasınız. Ve eğer duygular söz konusu olduğunda biraz geride kalıyorsa, RS5 kolaylık açısından çok cömert davranıyor. Bu Audi çok fazla sanat gerektirmiyor: viraja girin, apeks noktasını geçirin, tork vektörleme sisteminin sihirli ve asil sanatında kullanılan arka diferansiyeller ile tekrar tekrar deneyin; zorluk çekmeden. Ve bunu asla sizi bir pilot gibi hissettirmeden yapıyor.

C4 CACTUS

DÖRT YILDIR OLGUN

C4 Cactus, ilk serinin piyasaya sürülmesinden sadece 48 ay sonra hayatına yeni bir sayfa açıyor. Ve daha orijinal bir karaktere odaklanmak için bazı üslupsal orijinallikleri terk ediyor. Herkes için bir örnek: tipik "hava yastığı" yan tamponları. Kaybolmuş veya neredeyse yok denecek kadar az.

Adı aynı ama C4 Cactus şekil olarak değişiklik gösteriyor. Ve aynı zamanda tasarım formunda da değişiklikler mevcut. Mevcut otomobilin kenarlarını geniş ölçüde örten hava yastığını neredeyse tamamen terk ederek Citroen markasının en son modelleri tarafından takip edilen kanatçıklara yer veriyor.

2018 Cactus'le ilgili diğer bir durumsa, orijinalinin tanıtılmasından dört yıl sonra ortaya çıkıyor olması. Birileri ani bir değişimin ani bir makyaj zamanlarında mı geldiğini merak ediyor? Verilen verilere göre, selefi fiyatı ile ilgili olarak biraz daha ucuz olduğu düşünülen kutupsal tasarımı ve son derece önemli çözümlerine rağmen (kaliper arka camları gibi) rekor kıramadı. Ancak normalleşmenin tek nedeni bu değil: Yeni serinin sunumu, aslında, olağan ömür boyu yaklaşık yedi yıllık ömrünün ardından standart C4'ün piyasayı terketmesi kararıyla çakışıyor. Bu durumda, yeni neslin gelişi için yer bırakmıyor: Kısacası C4 Cactus, şimdi, iki tarafta da oynamak zorunda kalacak ve geleneksel C4'in en muhafazakar özelliklerini yakalayacak ve piyasaları genişletecektir. Hedef bu şekilde. Bu nedenle, son C3 ve C3 Aircross ile şimdiye kadar sadece Çin'de satılmakta olan C5 Aircross (2018'de bizlerle olacak) uyumlu özelliklerinden nasibini alacak.

DEĞİŞİMİN İLERİKİ BASAMAĞI

Kısacık kariyerinin dört yılında Cactus 250 bin adet sipariş aldı. Citroen'in 2021 yılına kadar kendisine bir hedef olarak belirlediği %30'luk üretim artışına katkıda bulunamayacak kadar az sayıda. Hatta marka içindeki diğer modellerin performansıyla karşılaştırıldığında daha da az. Sırf sekiz ay içinde 130 bin siparişe ulaşan yeni C3 gibi. Bu nedenle, C4 Cactus, özellikleri normalleştirerek daha geniş bir kitleyi memnun etmeyi ve aynı zamanda C3 Aircross ile birlikte yaşamanın sorunlarını önlemeyi amaçlamaktadır ve son derece benzer paketler ciddi bir örtüşme riski taşıyor.

DEĞİŞEN TASARIM

Kompakt boyuttaki ailenin tablosuna göre, C4 Cactus'un yeni yorumu, ilk olarak, hava yastığının artık merkezi bir rol oynamaması. Artık Citroen'ün mevcut aile duygusunu aşıyor. Ancak onlar hala ince ve kapıların tabanına yakın bir konumda yer alacak. Arka taraftaki müdahaleler, koruyucu bandın yalnız kalması ve benzeri görülmemiş bir yatay gelişme gösteren bir ışıkla güncellenmesi gibi görünüyor. Kökten değişmeyen kokpitle

birlikte iç mekanın kurucu unsurları, merkez kabinin tek önemli istisnası olan bir şey kalmıştı ki bu da sona eriyor: tezgah sandalyeler. Son olarak, kişiselleştirme için geniş olanaklar v ar: beş ayrı koltuk ve yeni gelişmiş konfor koltukları gibi çok sayıda isteğe bağlı özellikler.

ÜÇ BENZİNLİ İKİ DİZEL

Citroen'e çok yakın olan konfor konusuna gelince, yeni C4 Cactus, en belirgin bağlantıları sağlamak için gelişmiş havalı süspansiyonlara (C5 Aircross'da piyasaya sürülenlerle aynıdır) ve daha yüksek bir ses yalıtım kapasitesine sahip camlarla geliyor.

Motor kısmına gelecek olursak: Avrupa'yı da memnun etmek için, Cactus 1.2 litrelik atmosferik, 82 hp ve 110 litrelik beygir gücü veya 130 hp dahil olmak üzere birçok petrol ünitesi sunacak. Bunlar, altı ileri otomatik şanzımanın yanı sıra, lansmanından muhtemelen bir yıl sonra gelecek 1.6 litrelik dizel ünitelerle de kombin edilebilir olacak. ❁❁❁

308 SW VS ASTRA ST

BOLCA HACİM

Yaşanılabilirlik, konfor, çok yönlülük: station wagon sektörünün iki tarafı rakamlarla düello yapıyor. Hacim ve pratikliği arayan, ancak SUV furyasına yenik düşmek istemeyenleri gaza getirircesine.

Birileri, SUV segmentinin durdurulamaz yolculuğuna tanıklık edeceğimizi tahmin etmişti. Ve yine de, bir çeşit Hint rezervi gibi görünen alanın muhafazası konusunda station wagon ların da minivanlar kadar söyleyecek çok şeyleri var. Örneğin, C segmentinde Peugeot 308 SW ve Opel Astra Sports Tourer'a sahipler: İlki taze ve yeni (tasarım açısından hafif ve bilgi-eğlence amaçlı ve sürücü yardımı için iyi bir inovasyon dozu ile) makyajlanırken; ikincisi, 2016 yılına 4.70 metre uzunluğuyla (rakibine göre 11 daha fazla) damga vurmuştu. En son teknik ve teknolojik gelişmeler ışığında iki araç hakkında yargılarımızı tekrar gözden geçireceğiz.

FELSEFELERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Her iki model de ebatlara özen gösteren, yollar için bir amaca sahip konfor ve sürüş zevki karışımını arayan müşterileri hedef alıyor. Motorlara baktığımızda dikkat çekici bir yakınlık bulunuyor: Her iki araç da serilerinin en üstünde veya hemen hemen (Astra Innovation, 308 GT Line) orta güçte "binlik" (1.6 litre) turbodizel ile donatılmıştır , tork konvertörlü

OPEL

altı ileri otomatik şanzımanlarıyla. CDTI'nin 136bg gücü, Astra'nın parlak performans sergilerken 120 beygir gücü BlueHDi canlılığına rağmen şehir içi sürüşünde az tüketmesini sağlıyor. Her iki SW da iyi görünüyor: Hafifçe alçaltılmış sürücü koltuğundan (zemin yüksekliği hemen hemen aynı: 49 santimetre), büyük yumuşak yüzeylerle süslenmiş iki iyi tabanlı otomobili de takdir edebilirsiniz.

Deri ve kumaş koltuklar rahat (308 daha belirgin bir şekillendirme sunuyor), ancak benzerlikler burada sona eriyor: Fransızlar, i-Cockpit ile en üste yerleştirilen gösterge panelini yeniden tasarlıyor ve farklı fiziksel komutların dijitalleştirilmesi, aktarılan 9.7 inç bilgi-eğlence sistemi ekranında farklı bir dünyaya açılıyor (dokunmatik ekranın resmi ölçümü: ekranın gerçek diyagonal çizgisi 7 inçtir). Kimi zaman karmaşık bir hal alabiliyor. Örneğin klima ayarlarken. Fransızların aksine Astra, geleneksel bir kompozisyonla geliyor (ve direksiyon simidi üzerinde biraz karmaşayla), iyi dozda ayarlanmış tuşları Navi 900 IntelliLink 8 inç dokunuşla birleştiriyor. Diğer şeylerin yanı sıra, rekabet CarPlay ve Android Auto (308 ayrıca MirrorLink'i de destekliyor) tarafında da devam ediyor. İkinci sıraya ve öteye geçildiğinde, daha fazla farklılık ortaya çıkıyor: Astra, daha fazla bacak açıklığına izin verirken, konfor

ve elektronik kartını oynamayı tercih eden Peugeot'un daha az kapasiteli bir gövdesi bulunuyor.

İNCE ÇİZGİDEKİ DÜELLO

Yolda, iki aile üyesi dengeli, sürüşü kolay ve etkili ve minimal invaziv elektronikler tarafından iyi yönetiliyor. 308'in direksiyon hızlı ve iletişimsel; ve S modu düğmesine bastığınızda, hızlanma ve iyileşme konusunda Alman ile rekabet edebilecek kadar bile olmasanız bile, hızlı değişiklikler ve daha hazır bir motor tepkileri ile Fransız daha belirleyici bir karakter ortaya koyuyor. Şu anki eğilimleri izleyen Astra, hafif performansa sahip (ancak hızlı, hassas ve kesiksiz bir hızlanma ile) oldukça iyi bir performans sergiliyor: 0-100 km / saat 9.4 saniye içinde gerçekleşiyor; 70'den 120'ye geçmek ise 0.1 saniye daha fazla sürüyor.

Sonuç olarak, sürücü yardım sistemlerine bir göz atacak olursak: temel, her iki otomobil de otomatik fren, şerit takip uyarısı ve hız regülatörü sunuyor, ancak Opel ayrıca direksiyon düzeltme (standart) ve adaptif hız kontrolüne geçme imkanı da sağlıyor (400 euro): 308'de bu yalnızca daha güçlü dizel motorlarla kombine edilebilen bir seçenek.

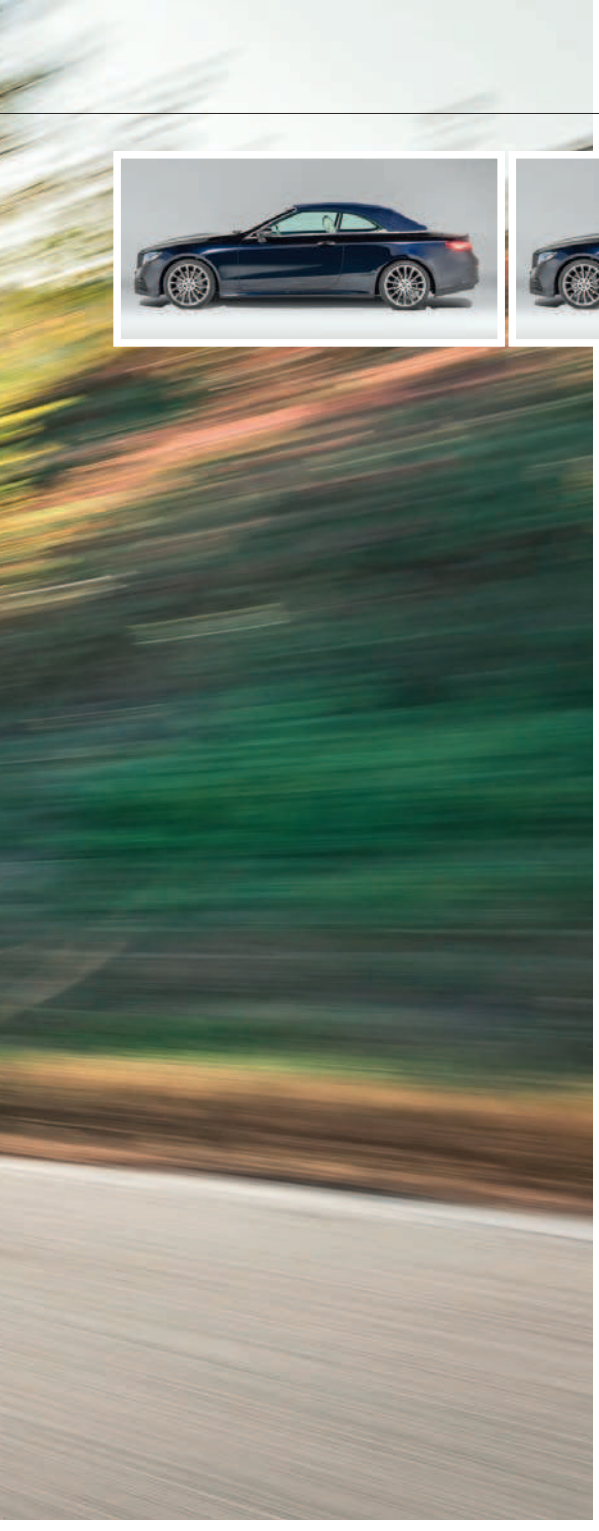
MERCEDES-BENZ

Sedan, coupe, station wagon. Yıldızların en klasiğinin tavansız bir versiyonu olabilir mi? İşte burada. Evet, sıcaklıklar düşüyor, Noel yaklaşıyor, ancak kimse soğuğa yakalanmayacak. Nedenini açıklıyoruz.

E SERİSİ CABRIO

Artık çok az kalmıştı: Avrupalı markalar tarafından üretilen büyük dört koltuklu üstü açılır otomobiller bir elin parmakları kadardı. Fakat Mercedes bu geleneği asla yüz üstü bırakmadı. Ve şükürler olsun ki, E-Serisinin yeni versiyonunun sunduğu kalite göz önüne alındığında, bazı şeylerden söz etmek gerekecek... Bu model için C-Serisi platformunu terk eden Stuttgartlı, kardeşinden 12.3cm daha uzun. Yeni E Serisi'ne ayrıca 70cm genişliğinde dijital ekran/gösterge eşlik ediyor. Beş yıldızlı bir otele layık olan yolcuların refahı için bir bakım sağlayan bu araca kendine özgü niteliğini korumak için yeni özellikler de ekleniyor.

Bütün açılardan bir şeyleri keşfetmeye başlıyoruz: konsoldaki bir düğme veya uzaktan kumanda ile, S-Serisi Cabriolet'te olduğu gibi magnezyum ve alüminyum alaşım tavan, hafif alaşımlı bagaj kapağı ve laminant kristallerinin arasında bir bale başlıyor. Tente çatısı tam 20 saniyede kıvrılıyor ve koltukların arkasında kayboluyor. İşlem saatte 50km/s hıza kadar yapılabiliyor, bu hız neredeyse yeni bir standardı temsil ediyor. Ancak burada boyutlar önemli ve tamam, bir spider hakkında konuşmuyoruz: havayı o hızda yarı açık bir kaputta ne kadar zorlayabileceğimizi düşünüyoruz. Sonuç olarak, yaprakların ve iskeletin yapısı bombaya bile dayanıklı. Su-itici pamuklu dokuma kalın bir tabaka ve dışında: malzeme tabakaları da çatıyı oluşturur. Magnezyum kullanımı, ağırlığın çelik ve alüminyum ile karşılaştırıldığında 8 kg azalmasına olanak sağladı, ancak genel olarak 80 kg'dan daha hafif ağırlığa sahip bir yapının İsviçre saati gibi hareket ettiğini gördüğümüzde iyi bir izlenim bıraktığını görüyoruz.



DİZEL? O DA BURADA

Kusursuz bir rahatlık arayışı içinde – burnumuza kötü kokular gelmesine rağmen - bir dizel motor seçmek riskli gibi görünüyor ancak bunun yerine hafif alaşımdaki "küçük" dört silindirli motor, oldukça düşük ve az yakıt tüketimiyle birlikte size canlı bir performans sağlıyor.

En azından test başlangıcında, bir Cabrio kullanırken, özellikle, ağırlık artışına ve tavan kaybına karşı gövdenin cevabını anlamak için biraz gaza getirmek iyidir. Evet, çünkü sağlam ve iyi yapılmış bir tuval örtüsü bir metal levha kadar sağlam olamaz. Ön cam çerçevesinde ve platformda takviye gerekiyor gibi: Vairano'da sürücüsüz ve ekipmanlar olmadan 1.907 kg gibi bir değerle karşılaştık. Ancak sonuç çok iyi: düzensiz zeminde bile gövde titremiyor ve normalden fazla bükülme gerçekleşmiyor, direksiyonda parazit reaksiyonlar yok ve sağlamlık algısı gerçekten başarılı. Bu, süspansiyonların fazla sert olduğu anlamına gelmiyor: E 220 d Cabrio filtreleri, tekerleğin altındaki her şeyi, geleneksel olarak çok rafine edilmiş bir süspansiyon şeması ve numunemizin kral boyutuna rağmen geri tepme olmadan filtreler.

GERÇEK DÖRT KOLTUKLU

Dingildeki mesafesi artışı (+ 113 mm), arkasında olanlar için, baş ve dizler için sorun olmaksızın 180cm boyundakilere kadar yer açtı. Sırt dayanımı oldukça dik ve ayarlanamıyor. Bu yüzden saatlerce durmak biraz rahatsız edebilir. Ancak dört kişilik bir yolculuk için gerçek limit, bagaj kapasitesidir (tavan kapalıyken 348 litre, açarsanız 247'ye düşüyor) ve bu da çok düzenli değil. Daha fazlasını bekleyemezdiniz; ancak koltuk arkalıklarının ayarlanabilmesi çok yönlülük açısından iyi olurdu.

BMW DÜNYASINA GİRİŞ ANAHTARI

Dünyanın en prestijli motosiklet üreticilerinden BMW, R 310 R modeliyle markayı daha ulaşılabilir kılıyor. 31.300 TL'den başlayan fiyatlar haricinde Borusan Otomotiv'de bu modele özgü avantajları da kaçırmamak gerek...

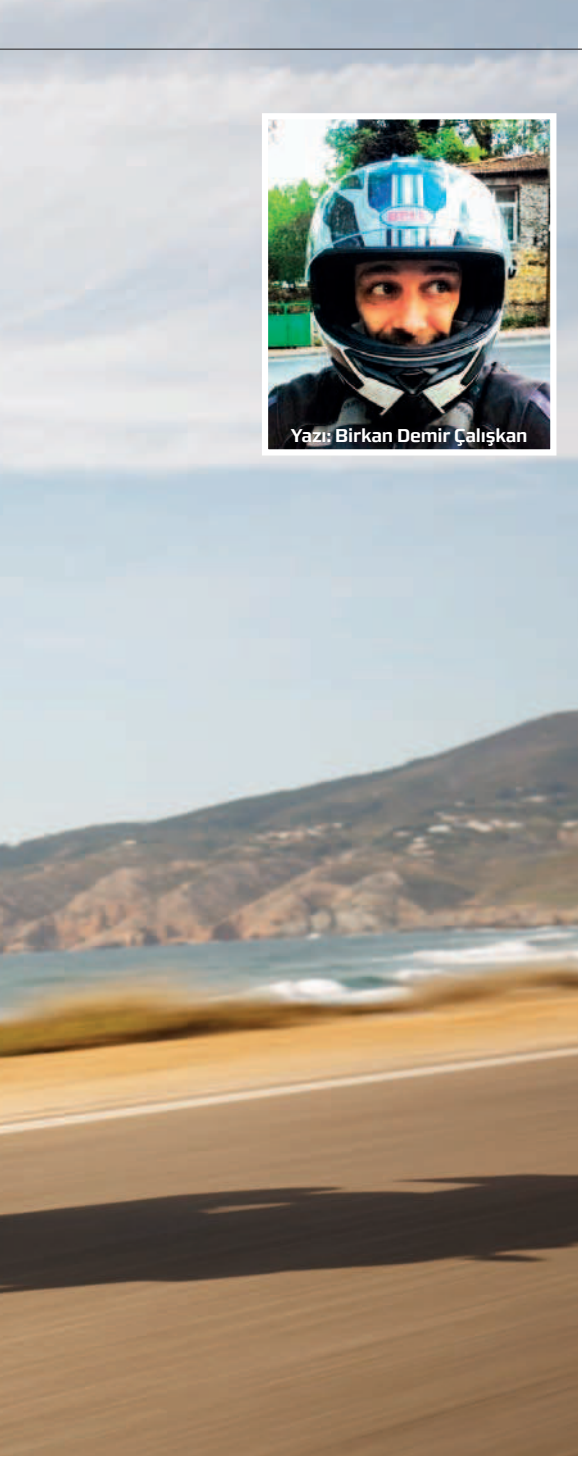
Pek çok motosiklet tutkununun gönlünde bir gün bir BMW sahibi olmak yatar. Eğer motosiklete yeni başlamışsanız, hem fiyatları hem de kabiliyetleri anlamında deneyim isteyen BMW Motorrad modelleri pek de mantıklı sayılmaz. Ancak bu durum yeni G 310 R ile bir nebze olsun değişeceğe benziyor.

31.300 TL'lik başlangıç fiyatıyla diğer BMW modellerine göre adeta kelepir sayılan G 310 R, bu klübe katılmanın yeni anahtarı. G 310 R için sürüş keyfinin en saf hali diyor BMW. Bu araç, hareketli şehirler için ve motosiklet sürmeyi seven sürücüler düşünülerek tasarlandı. Kıvrak, kolay kullanımlı ve sportif BMW G 310 R'nin üzerinde ister uzun boylu ister kısa boylu olun, kendinizi rahat hissedebiliyorsunuz. Motosiklet hafif olmasına rağmen 313 cc'lik motoru ile yeterince güçlü. Bu motosiklet ile işyerine, bir sonraki varış noktasına ya da şehir dışına güvenli bir şekilde gidebileceğiniz iddiası söz konusu.

Pek çok BMW modeli gibi G 310 R da bir BMW olduğunu belli ediyor. G 310 R'da S 1000 R'a gönderme yapan detaylar mevcut. Güçlü farlarla sportif far kaplaması, dinamik yakıt deposu kaplaması ve tipik roadster oranları ile bu motosiklet sokaklarda tüm bakışları üzerinde toplayabilir. G 310 R, dinamik ön kısmı ve ayırt edici arka bölümü sayesinde aynı anda hem hafif hem de güçlü. Kısa sele, arka kısımdaki roadster dinamizmini vurguluyor ve motosiklete özellikle beyaz rengiyle belirgin bir motorsporları görünümü kazandırıyor. Altın renkli çatal ve fren blokları, makinenin yüksek kaliteli işçiliğini ön plana çıkarıyor. BMW G 310 R'ın detaylı alüminyum salıncağı, motosiklete değer katan başka bir özellik. Oyuklar hafiflik sunarken bağlantılar denge sağlıyor. Ayrıca, geniş lastikler yola doğru şekilde oturuyor ve sürüş keyfini garantiliyor.

G 310, teknik olarak yeterince donanımlı. Sofistike ve sıra dışı teknik özelliklerle başkalarını takip etmek yerine standartları belirlemek istiyor. Tek silindirli, dört

Yazı: Birkan Demir Çalışkan



zamanlı 313 cc'lik motor da bunu kanıtlamak istiyor. Silindirin alışılmadık şekilde geriye doğru eğikliği ve 180° döndürülmüş silindir kafası, ağırlık merkezini düşürerek ön tekerleğe doğru yönlendiriyor. Bu nedenle, G 310 R çok daha çevik ve kontrol etmesi de kolay. Alçak ve daha uzun salıncak, tekerlek arası mesafeyi gereksiz yere artırmadan çok daha fazla denge sağlıyor. 2013 yılından bu yana her BMW motosikletinde olduğu gibi, bu modelde de ABS standart olarak sunuluyor. Böylece her yolculuk sırasında güvenliğiniz garanti altına alınıyor. İyi görünüm, güçlü sürüş ve tam dolu yakıt deposu ile 160 kg'dan daha hafif olan G 310 R sayesinde motosiklet sürmenin keyfi büyük.

Teknik veriler

Marka/Model:	BMW G 310 R
Motor:	Tek silindirli 4 zamanlı sıvı soğutmalı, üstten çift eksantrik, ıslak karterli yağlama
Silindir hacmi:	313 cc
Sıkıştırma oranı:	10,6 : 1
Supap sayısı:	4
Maksimum güç:	34 HP 9500 d/d
Maksimum tork:	28 Nm 7500 d/d
Maksimum hız:	143 km/s
Ortalama tüketim:	3.33 lt/100 km

OPEL CORSA OPC CUP 'TA KAZANAN ÜMİT ÜLKÜ

Opel Corsa OPC Cup'ta 6.Ayak final yarışları 24-25 Kasım tarihlerinde İzmir Ülkü Park'ta yapıldı. Son ayakta mücadele tavan yaptı.

Safari Motorsport tarafından, Opel Türkiye, Petlas, Fakir Hausgerate, PWR Balata, CMS, Autoclub Türkiye, Siesta'nın destekleriyle gerçekleştirilen Opel Corsa OPC Cup organizasyonu, 6. Ayak final yarışları için İzmir Ülkü Park'taydı. Yarışlar büyük heyecana sahne oldu.

Sıralama turlarında en iyi zaman turunu atan kupanın lideri Alkan Güven ilk yarışı da birinci sırada tamamladı. İkinciliği İzmir'li pilot Ümit Ülkü elde edince şampiyonada çok iddialı bir duruma geldi. Üçüncülük ise tecrübeli pilot Ali Başakıncı›nın oldu. 2017 Opel Corsa OPC Cup'ın kazananı olmak için mücadele veren bir diğer isim Ekrem Vardar ise 4.sırada finiş gördü.

Format gereği birinci yarışta finişe gelen ilk 6 pilotun tersten start aldığı ikinci yarış şampiyonu belirleyecekti. Turgut Konukoğlu ilk sıradan start aldı. İkinci yarışa beşinci sıradan başlayan Ümit Ülkü rakiplerini geçerek birinciliğe yerleşti ve yarışı kazandı. ve Altıncı sıradan start alan Alkan Güven ise startta gerilere düştü. Daha sonra tekrar üst sıralara tırmandı fakat kupanın birincisi olmak için sadece bir sıra daha önde bitirmesi gerekirken altıncı sırada kaldı. Ekrem Vardar da aynı şekilde gerilere düşerek yarışı dördüncü sırada tamamladı. Ümit Ülkü bu sonuçların ardından 2017 Opel Corsa OPC Cup birincisi oldu. Turgut Konukoğlu yarışı ikinci sırada tamamlarken, Ali Başakıncı ise üçüncü sırada tamamlayarak kupayı Konukoğlu ile birlikte genel klasmanda ilk 5 içinde yer aldı. Opel Corsa OPC Cup 2018 yılında da tüm hızıyla sürecek...

www.kia.com.tr

REKORTMEN HYBRID

Yeni KIA Niro, 100 km'de sadece 3.8 lt yakıt tüketen üstün hibrit teknolojisiyle, SUV sınıfındaki tüm rakiplerini geride bıraktı. Guinness Rekorlar Kitabı'na giren yeni Niro, sizi bekliyor.

Çelik Motor'un KIA araçlarında tercihi Castrol

NEW niro hybrid

KIA

The Power to Surprise

Rekortmen Niro'nun çarpıcı özellikleriyle tanışın.

Sınıfının En Geniş SUV'u

Kablosuz Telefon Şarjı

Elektrikli Koltuklar

3.8 L/100 km Yakıt Tüketimi

Anadolu Grubu ÇELİKMOTOR 5 YIL VEYA 150 BİN KM GARANTİ /kiaturkiye blog.kia.com.tr

Birleşik yakıt tüketimi 3,8 L/100 km, CO_2 emisyonu 88 g/km'dir. Ortalama yakıt tüketimi ve CO_2 emisyonu, aracın jant boyutuna göre farklılık gösterebilir KIA binek aracınız, 2 yıl ya da 60.000 km yasal garanti altında olup anahtar teslim tarihinden itibaren, toplamda 5 yıl ya da 150.000 km boyunca KIA Özel Garanti Onarım Güvencesi ile güvence altına alınmaktadır. Görseldeki araç ile satışa sunulan araç arasında farklılık bulunabilir. Ayrıntılı bilgi için kia.com.tr

RENAULT
Passion for life

İşte Renault'dan yeni "Crossover" dünyası.

KADJAR | KOLEOS | CAPTUR

Modellerin ortalama yakıt tüketimi en az 3,6 lt/100 km, en fazla 6,8 lt/100 km; ortalama CO_2 salımı en az 95 g/km, en fazla 153 g/km'dir. Modeller üzerindeki aksesuarlar ile satılanlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi renault.com.tr'de.

Renault'nun tercihi elf

renault.com.tr